

# 1 はりまや工区の整備のあり方 各案の一覧 1/2

## 現在の計画 第0案

川面オープン  
スペース面積  
A=1,485m<sup>2</sup>



断面① (駐車場(廃業)部)



断面② (横堀公園前)



- 道路構造の見直し
  - ・道路を西側へ寄せる
  - ・道路幅を縮小
- 水辺環境の創出
  - ・横堀公園の水域化



## 新たな道路計画 第1案

川面オープン  
スペース面積  
A=2,451m<sup>2</sup>

0案との比較  
+966m<sup>2</sup>



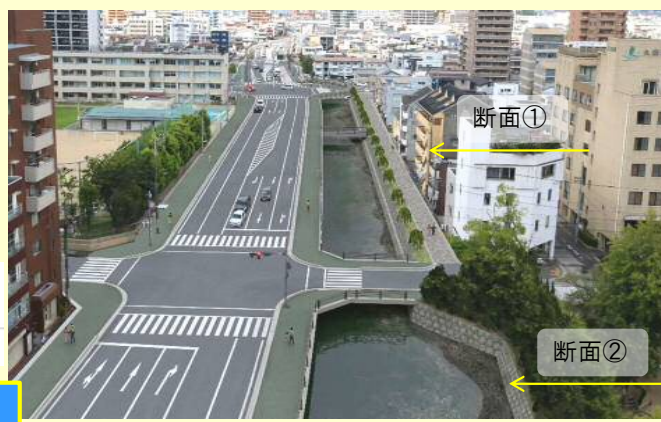
断面① (駐車場(廃業)部)



断面② (横堀公園前)



- 歩道の変更
  - ・東側歩道の一部を  
対岸の市道に移動



## 新たな道路計画 第2案

川面オープン  
スペース面積  
A=2,784m<sup>2</sup>

0案との比較  
+1,299m<sup>2</sup>



断面① (駐車場(廃業)部)



断面② (横堀公園前)



## 現状のまま 第3案

川面オープン  
スペース面積  
A=2,044m<sup>2</sup>



断面① (駐車場(廃業)部)



断面② (横堀公園前)



# 1 はりまや工区の整備のあり方 各案の一覧 2/2

## 現在の計画 第0案

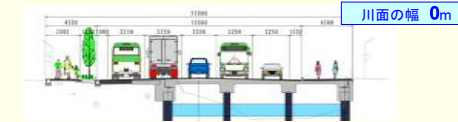
川面オープン  
スペース面積  
A=1,485m<sup>2</sup>



断面② (横堀公園前)



断面③ (四国銀行前)



- 道路構造の見直し
  - ・道路を西側へ寄せる
  - ・道路幅を縮小
- 水辺環境の創出
  - ・横堀公園の水域化



## 新たな道路計画 第1案

川面オープン  
スペース面積  
A=2,451m<sup>2</sup>

0案との比較  
+966m<sup>2</sup>



断面② (横堀公園前)



断面③ (四国銀行前)



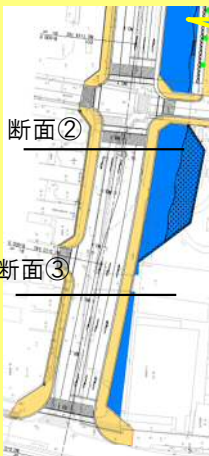
- 歩道の変更
  - ・東側歩道の一部を  
対岸の市道に移動



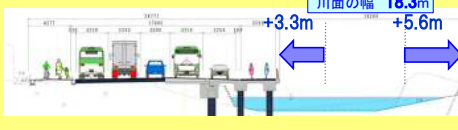
## 新たな道路計画 第2案

川面オープン  
スペース面積  
A=2,784m<sup>2</sup>

0案との比較  
+1,299m<sup>2</sup>



断面② (横堀公園前)



断面③ (四国銀行前)



## 現状のまま 第3案

川面オープン  
スペース面積  
A=2,044m<sup>2</sup>



断面② (横堀公園前)



断面③ (四国銀行前)



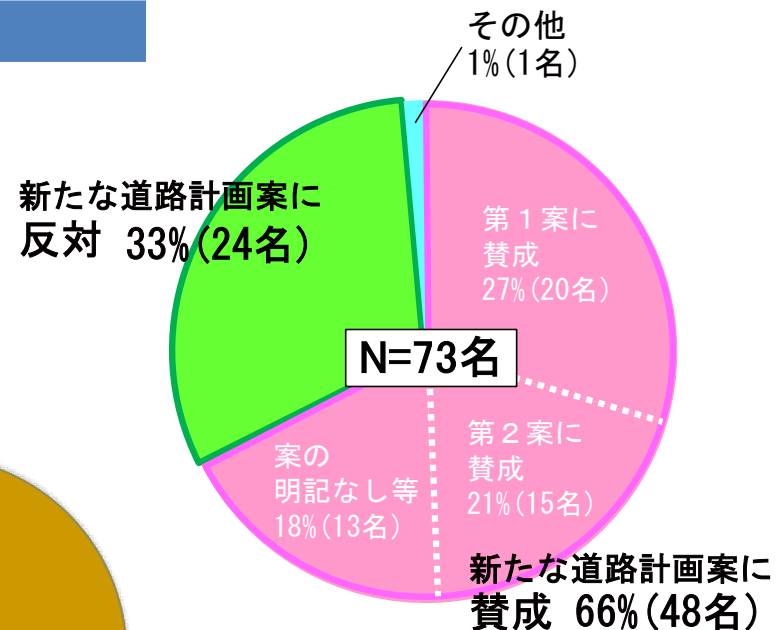
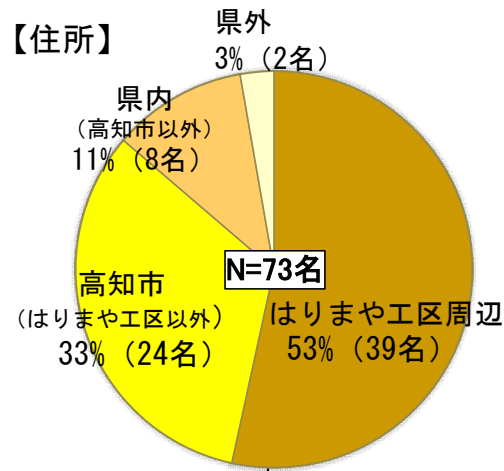
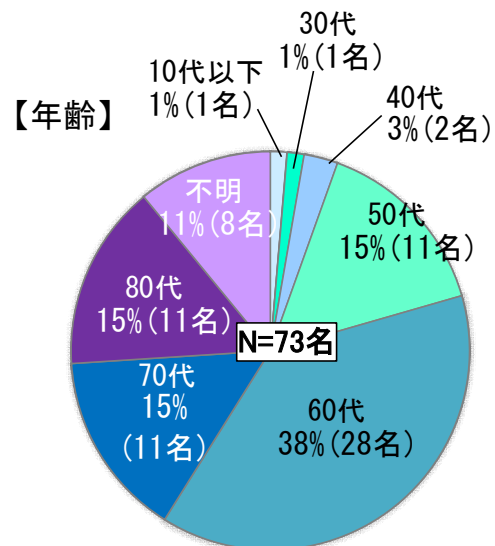
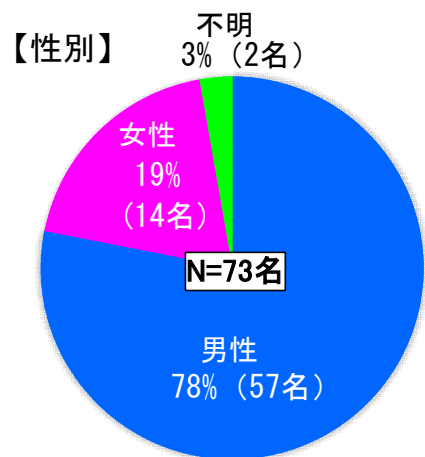
## 2 第2回意見公募(パブリックコメント)結果の概要 1/2

第2回意見公募(パブリックコメント) : 意見公募期間:H29.9.27(水)~10.26(木)

■提出された意見の数 73名(5団体含む)

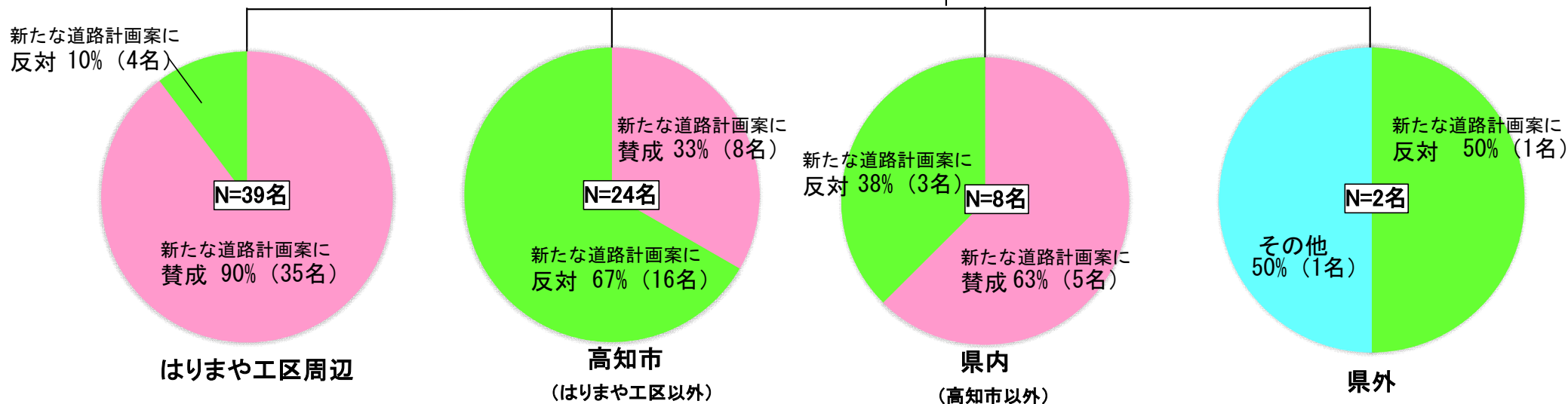
- ・ 新たな道路計画案に賛成 48名(1団体含む) : 66%
- ・ " に反対 24名(4団体含む) : 33%
- ・ その他 1名( - ) : 1%

### ■意見提出者の属性



※グラフは団体についても「名」で表現  
 ※性別の記載がない場合は、氏名から判断  
 ※住所の記載がない場合は、その他の情報から判断  
 ※団体の年齢、性別については、代表者の情報で判断  
 ※団体及び2名以上からのご意見の年齢・性別については、年長者で分類  
 ※四捨五入により合計が100%とならない場合があります

### ■意見提出者の住所別にみる意見の内訳

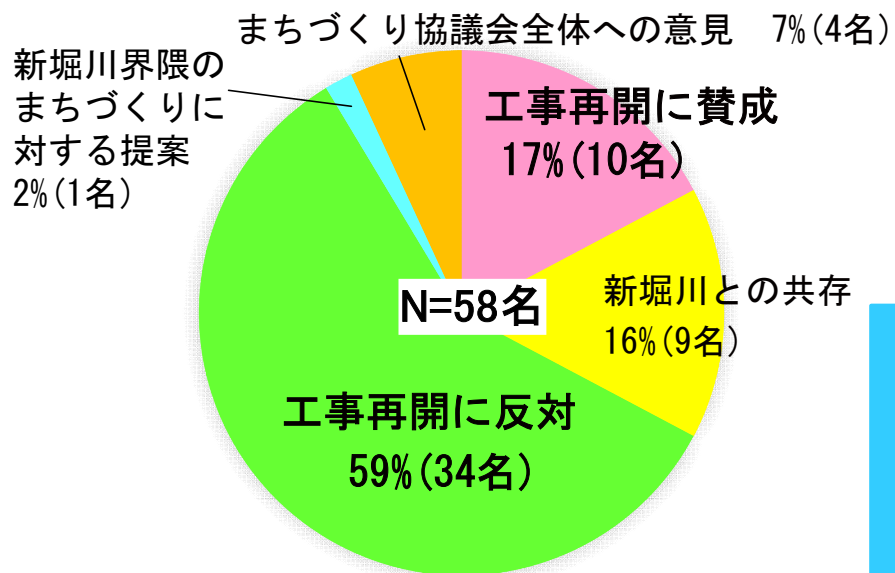


## 2 第2回意見公募(パブリックコメント)結果の概要 2/2

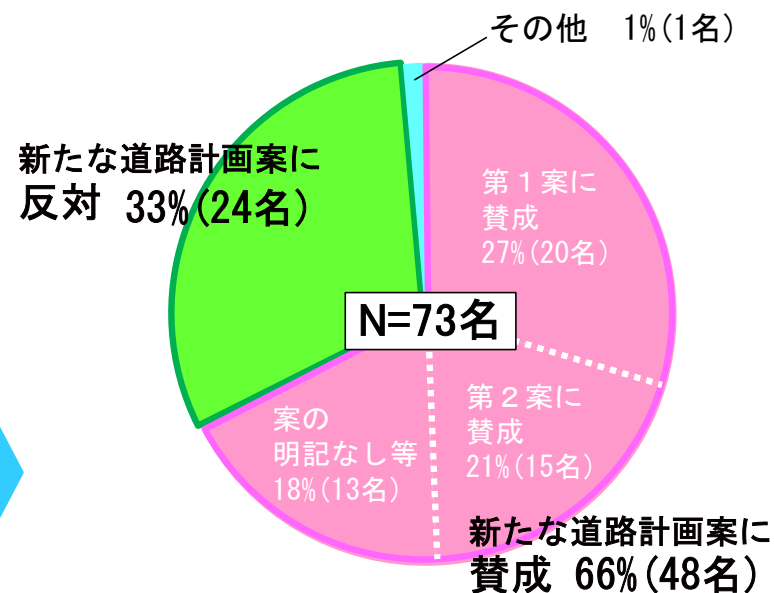
### 第1回意見公募結果との比較

※四捨五入により合計が100%とならない場合があります

#### ■第1回意見公募 (期間:H29.7.12(水)~8.10(木))



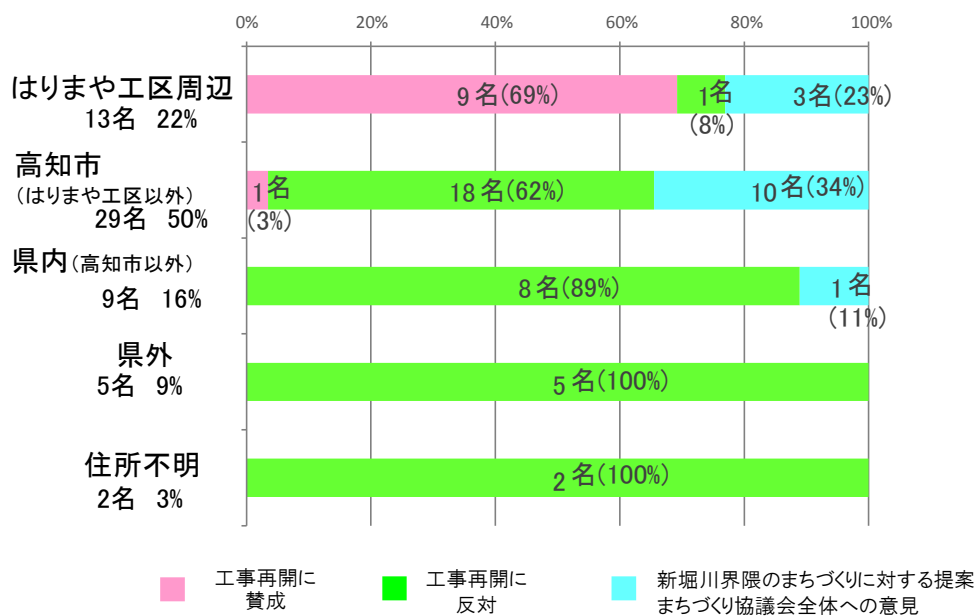
#### ■第2回意見公募 (期間:H29.9.27(水)~10.26(木))



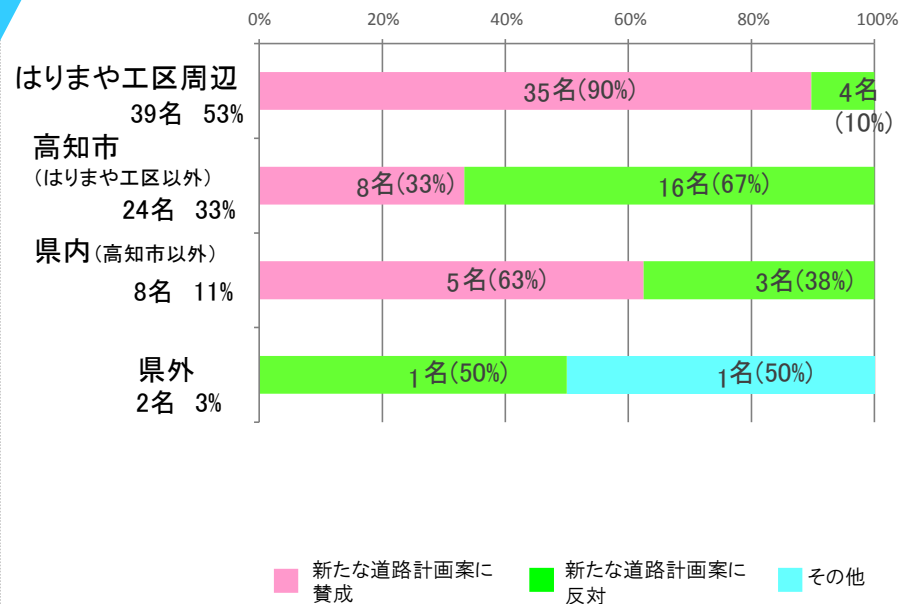
**新たな道路計画案を提案**

(第2回まちづくり協議会)

#### 【意見提出者の住所別にみる意見の内訳】



#### 【意見提出者の住所別にみる意見の内訳】



### 3 第2回意見公募結果

- ・意見公募の期間：平成29年9月27日～10月26日
- ・提出された意見数：73名（5団体含む）

#### (1) 新たな道路計画案に賛成の意見

- ※性別の記載がない場合は、氏名より判断
- ※住所の記載がない場合は、その他の情報から判断
- ※団体の年齢、性別については、代表者等の情報を記載
- ※意見の番号は第3回まちづくり協議会における資料における番号を使用していますが、回答にあたり順序が入れ変わっている箇所があります

No.	住所	性別	年齢	ご意見	回答
					<p><b>【新たな道路計画案に賛成の意見に対する総括的な回答】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回まちづくり協議会からお示ししているとおり、平成23年にはりまや橋小学校から駅前通の北側区間が供用開始してから、未整備区間の交通量が増大し、渋滞の発生や通学する児童の安全性が損なわれています。</li> <li>・第3回まちづくり協議会では、第2回まちづくり協議会でお示した新たな道路計画案に対しての協議会委員及びパブリックコメントにおける意見について、交通、希少動植物、歴史・文化、まちづくりの大きく4つの論点に沿って検討した内容をご説明させていただいたところです。</li> <li>・新たな道路計画案は、歩行者を含めた交通の安全性や利便性を高め、自然環境や歴史的景観の保全・創出を図るなど、まちづくりにも貢献できる案と考えています。</li> <li>・工事を再開するのか、事業を中止するのかにつきましては、まちづくり協議会の場で議論を深め提言書を取りまとめていただくこととしており、これを踏まえて県として最終的な判断を行いたいと考えています。</li> </ul>
1-1	高知市 筆山町	男性	60代	<p>第2案の「歩行者導線の変更案」で早期に工事を再開して進めて欲しいと考えます。ただし、横堀公園の一部を切り込んで川面を広げる事に関してはいかがなものかと思えます。</p> <p>できるだけ今の環境を保全すべきとの意見があり、この事業の賛否が議論されてきたのですから、残せるものはできるだけ現状のままで存置するのがベターではないでしょうか。最少必要限の修復工事にとどめるべきと考えます。</p> <p>又、新堀橋から桜井橋の間の歩道を対岸の東側市道に分離することについては、川面を広げるだけではなく、歴史的にも趣のあるこの地域の散策路として整備することで、都市計画道路の整備と環境保全及び歴史的景観の共存をアピールするシンボルロード（新堀ロード）としていただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新堀川には希少動植物が生息・生育していることから、第2回まちづくり協議会では、線形や幅員の道路構造の見直しに加え、それらの生息・生育環境を創出するため、横堀公園の一部を掘り込むことを提案させていただきました。</li> <li>現在の横堀公園は、樹木が生い茂っており、防犯上の問題が指摘されていることから、樹木の移植や再配置などで、新堀川を望む空間が創出されるとともに、防犯上の問題も解決されることが考えられます。</li> <li>・東側市道の整備については、現在隣接するマンション等への車両の進入があることから、はりまや町一宮線の自転車・歩行者専用道路として整備することは困難と考えています。このため、第3回まちづくり協議会では歩道を本線沿いに整備する第1案をベースに、市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただいたところです。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-2	高知市 北本町	男性	-	<p>私は今回示された整備工事案の第2案に賛同いたします。</p> <p>私ども「江ノ口の明日を考える会」では長年に亘って、本線整備の完工を要望して参りました。その理由は、本線所在地は江ノ口地区ではないものの、本線の整備が江ノ口地区内であるJR高知駅南前の東西および南方面（電車通り）の交通事情を改善するために大きく貢献するものと考えからであります。速やかな整備工事の再開、そして完工を強く望むものです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2案については、現在東側市道へ隣接するマンション等への車両の進入があることから、はりまや町一宮線の自転車・歩行者専用道路として整備することは困難と考えています。このため第3回まちづくり協議会では、歩道を本線沿いに整備する第1案をベースに、市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただいたところです。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

1-3	高知市 旭天神町	男性	60代	<p>私は、はりまや工区の近辺に勤務しており車でよくこの未整備付近を車で通りますが、いつも渋滞しており早急に拡幅していただきたいと思っています。</p> <p>議事2 新たに提案する道路計画の考え方</p> <p>(1)道路の構造について 自然な環境を残したいと考える方も多く居るでしょうから、川面のオープンスペースは広げたら良いと思いますが、第2案では東川歩道が本線と離れるため通行が遠回りになるなどのデメリットがあるのであれば第1案位が妥当ではないかと思えます。</p> <p>(2)希少動植物の生息・生育環境の保全・創出について 折角、当該区域には希少動植物が生息しているので、生育できる環境は専門家の意見も踏まえて出来るだけ保全し、人と自然とが共生できる環境にすべきと考えます。</p> <p>議事3 はりまや工区の整備のあり方について 現存する石積みを残し周辺もその景緯を壊さないような工法にて再現し、またカルポート方面にもある史跡と一体化した「歴史の道」として整備されることを期待します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新堀川には希少動植物が生息・生育していることから、第2回まちづくり協議会では、線形や幅員の道路構造の見直しに加え、それらの生息・生育環境を創出するため、横堀公園の一部を掘り込むことを提案させていただきました。この案では、亀甲積で整備された公園前の石積を取り壊すこととなりますが、第3回まちづくり協議会では、新たに復元する駐車場部東側の護岸を含め、古くから用いられていた積み方である野面積による再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただいたところです。なお、駐車場部西側については、道路構造物に影響がある天端部のみの最小限の撤去にとどめ、四国銀行前の石積とともに保全することを提案しています。</li> <li>・東側市道については、歴史的情緒を感じることができる道路としての整備を提案させていただきました。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-4	南国市	男性	60代	<p>1 意見 自然環境と共存できる道路整備を行うべきである。第2案の整備方針を中心に、特に、環境や景観、歴史面では、協議会での議論や専門家の意見も考慮しながら、さらに検討・工夫を深めていただきたい。</p> <p>2 理由</p> <p>(1)現状及び将来の交通量においても4車線化は必要である。</p> <p>(2)地元の方など周辺地域からは、交通安全上の理由から整備を求める声が多い。</p> <p>(3)桜井橋から江ノ口川まで整備済み区間では、現状の未整備区間があるが故にゼブラで車線規制がなされており、かえって走行しにくい状況である。 一連区間の4車線としての機能を発揮させる観点からも整備は必要である。</p> <p>(4)自然環境や景観と調和した今後のモデル工事を旨として、整備プロセスも含め、最善の整備手法を選択していただきたい。その際には、自然環境に対する謙虚さをもって対応することが肝要であると考えます。</p> <p>3 その他の参考意見</p> <p>(1)採光について 四国銀行付近の歩道(川面のほとんどを覆う部分)には、強化ガラスやアクリル板などの活用によって、スポット的にでも採光できる工夫を願いたい。コストや歩道としての安全性の確保、将来の維持管理、光の焦点が変化することによる環境への影響、といった検討課題はあると考えるが、建設的な検討を願うものである。</p> <p>(2)県の情報提供について 今回のパブコメにあたって、都市計画課のホームページを拝見すると、整備イメージとして、わかりやすく見やすい鳥瞰図的なものが掲載されているのはよかった。 ただ、水辺空間が拡大する部分が協調されており、道路で川面が覆われる上記の四国銀行付近はなく、また、交通安全上も要のひとつである国道との交差点のイメージもつかみづらいのは、残念であった。 今後、事業者として、フェアでよりわかりやすい情報の提供をお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道部への強化ガラスやアクリル板等の活用によりスポット的に採光を取り入れるご意見につきましては、海外の観光地や東京スカイツリーなどでガラスの床が設置されている例がありますが、ご意見にあるように雨天の歩行時に滑り安全性が確保できない恐れがあるため設置は困難であると考えています。</li> <li>・各案のイメージ図(鳥瞰図)については、第3回まちづくり協議会において、これまでの横堀公園から北側区間のイメージ図に加え、四国銀行付近のイメージ図を作成しお示しさせていただいたところです。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-5	高知市 大津	男性	50代	<p>意見の要旨</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・賛成派、反対派両者の意見は、それぞれ理解が出来る。</li> <li>・交通の円滑化や安全の確保以外にも、大規模災害時の避難路や救援・復興の道路として重要不可欠である。</li> <li>・両者の折衷案(現在の修正案でも、かなり環境への配慮が出来ていると考えられる)を模索して、早期の工事再開及び完成を望む。</li> </ul>	

				<p>この工事は、中断してかなりの年月が経過している。当然、工事の時期がずれてくると必要性や周辺への影響、工事完了による効果、コスト等が大きく変貌してゆく。</p> <p>そのなかで、今までかなりの労力を費やして地元住民等の要望に応えるため、修正案を提示してきているとみられる。賛成派は、工事完了による交通の円滑化や安全化に期待するところが大きい。一方、反対派は、せつかく高知市内に残された自然環境を絶対守るべきであるとの主張のようである。</p> <p>両者の意見は、立場を異にしているため、どちらが正しくて、一方が間違っているというような結論は、当然つけることは出来ない。しかしながら、道路の必要性も十分理解出来る。また、環境の保護も当然重要であると考えている人たちが、実は大半ではなかろうか？私もその一人である。</p> <p>また、角度を変えて考えてみると、必ずやってくる南海トラフ地震は、高知市を襲い特に津波やそれに起因する火災などの甚大な被害が生じると予想されている。特に高知市内では、潮江地区やこの道路に隣接した地域も現状の地形や標高などから、最も懸念される地域に該当する。この南海トラフ地震が発生すれば、まず大きな揺れが建物等を襲い、古い家屋等はその場で壊滅するであろう。この際、建物中で避難出来ない人は、かなり危険な状況と言える。幸い建物から脱出出来た人は、次に津波が襲来してくる。幸い高知市内は、津波が襲来する間に1時間弱程度の余裕があると考えられているため、安全な場所への避難行動へと移る。また、火災からも避難が必要となるが、このとき重要なのが安全に移動できる被災を受けない道路である。潮江地区の人やこの近隣の人たちは、安全な道路に集中してくるが、今検討されているはりまや町一宮線も、その避難道路に該当してくるであろう。また、震災後の近々の援助物資等の輸送や長期的な復興にも当然、複数の道路が必要となってくる。</p> <p>こうした、甚大な災害を考慮した場合、重要道路の早期完成は不可欠である。このため、両者の意見を持つ人たちが、折衷案の採用による工事の再開を強く望むものである。今提示されている変更案は、かなり環境に配慮した構造となっており、その折衷案に十分該当するようと思われるのだが。</p> <p>また、反対派の方々の中には、重要史跡や河川への市民達の憩いの場を求める声もあるようだ。このような点にも再度細かい配慮をさらに加え（河川へのアプローチ護岸や史跡の活性化など）早期完成を望むものである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線は、南海トラフ地震時における津波からの避難経路として、また復旧・復興のための道路として重要な道路であると考えており、第3回まちづくり協議会においてもご説明させていただいたところです。</li> <li>・新堀川の希少動植物の生息・生育環境を創出するため、横堀公園の一部を掘り込むことを提案させていただいていますが、第3回まちづくり協議会では、これに伴い公園の川側に生い茂っている樹木の移植や再配置を行うことで、新堀川を望む空間の創出を提案させていただいたところです。</li> <li>・また、東側市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備し周辺の史跡の説明を行う情報板の設置することや、新堀川の石積護岸については、撤去は最小限にとどめ、横堀公園部の再生及び新たに復元する駐車場部東側は、古くから用いられていた積み方である野面積みによる再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただきました。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-6	南国市	男性	60代	<p>議事2について</p> <p>制限のある中で、課題に対して様々な検討や工夫がされていることに敬意を表する。</p> <p>都市計画道路に求められる都市内交通の円滑化や安全性、都市空間の確保など、そもそも計画した時点で検討されたこれらの機能や役割を極端に縮減したり、犠牲にするなどの変更はしてはならないと思う。</p> <p>その視点から、歩道を対岸へ引き回す第2案は、いささか本末転倒(歩行者動線を犠牲にしている)であると思う。</p> <p>議事3について</p> <p>信任を得た為政者(知事)のもとで将来を見据えて、市長・住民の意見を聞くなど民主的な手続きを経て都市計画決定され、事業が実施されてきたことの重みは大きいと思う。</p> <p>日々の暮らしに追われ、こういうことに中々関わることもできないサイレントマジョリティーの存在、に加えて休止してきた間の社会的な経済損失や今も危険にさらされている学童の通学時の危険性なども事業者は念頭に置いておくべきであろう。</p> <p>早急に第1案で手続きを経て、再開すべきであると思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2案については、現在東側市道へ隣接するマンション等への車両の進入があることから、はりまや町一宮線の自転車・歩行者専用道路として整備することは困難と考えています。このため第3回協議会では、歩道を本線沿いに整備する第1案をベースに、市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただいたところです。</li> <li>・はりまや町一宮線はりまや工区は、平成7年に都市計画決定され、平成23年3月にははりまや橋小学校までの北側区間が整備・供用されましたが、残る区間については、新堀川に生息・生育する希少動植物の扱いや、新堀川を覆うことへの反対意見などから工事を一時中止して整備後の状況や新堀川の自然環境の変化を県民の皆さまにお示しし、ご意見をお伺いすることにしていました。</li> <li>・工事を中断してから6年が経過し、この間、渋滞が発生し、はりまや橋小学校への通学児童や高齢者の安全が損なわれています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-7	高知市北本町	男性	-	<p>私共の居住地は平成橋北袂に有り、工事では完成された区画かもしれませんがこの道路で生活に大変影響がでました。</p> <p>まず交通量が凄く増え渋滞が続き、御多分に漏れず騒音被害（エンジン音、警笛、緊急車両のサイレン）排ガス、歩行者の危険、等、昔に戻すことは無理でしょうから、車がスムーズに通れば少しは改善されるのでは？</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見にあるように、平成23年3月に、はりまや橋小学校までの北側区間が整備・供用となり利便性が向上したことから、交通量が整備前の3.4倍と大幅に増加し、渋滞も発生しており、通学児童や高齢者の安全が損なわれています。</li> </ul>

				<p>希少生物も大事でしょうが人間の環境を優先して欲しいです。 又、反対されている方々は地区外、県外の方が多いようです。矢張り近隣住民の意見を一番尊重するのが行政ではありませんか？ 大型バス、ダンプトラック、自動車が難儀して通っています。怖くてたまりません。一刻も早く完成さしてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一方で、希少動植物が市街地を流れる新堀川に生息・生育している環境、その周辺に多くの史跡等が保全されていることは、地域のみならず高知県にとっても貴重な財産であります。</li> <li>・まちづくり協議会の会長及び委員からも、整備のあり方として出た結論を日々最も影響を受ける地元の意見が重要との意見があるように、周辺地域の皆さまのご意見は尊重すべきであると考えています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-8	高知市 高須	女性	50代	<p>高知新聞の「揺れる新堀川」などを読んで私の意見を出させていただきます。 ■意見 私は道路の拡幅に賛成です。早く安全で住みやすい町になることを願っています。 ■賛成の理由 私は高知市で生まれ50年ほど住んでいます。大好きな街です。日本銀行高知支店の前女性支店長が離任の際、「高知市はコンパクトで、便利で住みやすい街」と評価していました。私も同感です。近くに大勢の人が集まるある「かるぽーと」もあり、安全で安心な道路が必要です。一方、防災面でも南海地震トラフの巨大地震への備え構えが、まだまだ貧弱です。避難路、また復旧に際しても広い道路が必要です。 ■反対意見に同調できない理由 自然環境の保護の観点も大切ですが、行政もこれを考慮して費用(税金)の掛かる工法を採用するなど、工夫しているようです。北側では事業の重要性を受け止め、既に貴重な用地を提供している人もたくさんいらっしゃいます。私の聞くところによると、シオマネキはそこが住みにくくなると適地を探して移住するようです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線は、南海トラフ地震時における津波からの避難経路として、また復旧・復興のための道路として重要な道路であると考えており、第3回まちづくり協議会においてもご説明させていただいたところ です。</li> <li>・また、第3回まちづくり協議会では、シオマネキ等の希少生物の生息環境となる干潟の造成を新たに行う場合は、その効果の観測・検証(モニタリング)について小学生をはじめとする地域の皆さまにご協力いただき環境学習を兼ねたモニタリングを実施することを提案させていただきました。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-9	南国市	男性	60代	<p>私は、用事で時折この道路を利用しています。 ・早期の整備をしていただきたいと思います。 事業着手から、相当に期間が経過し、つぎ込んだ費用が早期に効果を十分に発揮されることを願っています。 議事2について ・道路と自然の調和の中で折り合いをつけて、事業を進めてほしいと思います。 ・ただし、道路を付ける以上は、近くに小学校があることから、子供の安全を考えた周辺地域の道路交通の安全の確保の観点から、設計速度が40キロメートルに制限されることには賛成できます。 ・ただし、植樹帯の削減には賛同しますが、路肩幅については、が現在の計画通り進めてほしいと思います。 これは、植樹帯がなくなり、歩道と自動車が近接してしまい、歩行者に与える心理的影響を小さくするべきではないかと思うからです。また、現在、自転車の車道通行も見られるようになってきていることから、自転車及び原付自転車の走行の危険性が高まるのではと危惧します。ひいては、自動車の安全かつ円滑な走行が阻害され事故の危険が高まるのではないかと心配します。 議事3について ・道路は、繋がってこそ、その効果を発揮するものと思っています。従って、事業の中止はありえない選択だと考えます。第1案と第2案との比較検討については、他者にお任せしますが、限られた状況の中で、自然を出来るだけ残すとともに、周辺住民の方々や、道路を利用するすべての方(歩行者、自転車、バイク及び自動車)の安全を考えた道づくりをしていただきたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな道路計画案における路肩幅については、道路の構造の一般的技術的基準を定めた道路構造令における最小幅である50cmを採用しており、走行上必要な最小限度の幅を確保しています。過去に、国道32号において路肩が広く路肩をすり抜ける二輪車の巻き込み事故や交差点前後での追突事故が多発したため、路肩幅を縮小し事故を削減した事例もあります。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-10	高知市 みづき	男性	60代	<p>はりまや工区のあり方について 第1案で整備を進めてほしい理由 ①現在の交通状況について ・周辺の南北交通は、駅前通りしかなく渋滞緩和になること ・小学校などの通学時の交通安全が図られること</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第3回まちづくり協議会では、工事中断区間の整備を行った場合の交通の状況の変化について、混雑状態を示す指標である混雑度をお示し、はりまや町一宮線だけではなく国道32号はりまや通りの渋滞緩和につながることをご説明させていただいたところ です。</li> </ul>



				<p>②はりまや橋周辺の観光に寄与すること はりまや橋、かるぽーとなどへの導線となり、新堀川が新たな観光資源となる</p> <p>③新堀川の環境に寄与すること 道路整備により市営駐車場が撤去されることで、水面の面積が拡大し新堀川の環境に寄与する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>また、東側市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備することで新たなまち歩きルートとし、新堀川界限に観光客を誘導することを提案させていただきました。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-11	高知市 横内	男性	70代	<p>8月3日 高知新聞『声、ひろば』欄に掲載された私の意見です。コピーを送ります。 字数制限でかけなかったメリットを述べます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>かるぽーと西隣には（観光バスターミナル）が有り道路が完成すれば大型バスの乗り入れもスムーズになり近隣の商店街も賑わいます。</li> <li>あらゆる産業の発展、経済活性化は道路が根幹です。 86%完成の道路建設を中止すれば今まで投入した費用の価値は半減以下です。ぜひ再開を。</li> <li>近づく南海地震対策としても道路整備は重要です。</li> <li>何故、人間の住むエリアに偶然いる20匹のカニ、1匹の迷いハゼが大切に浦戸湾に移してやればその数も増加するだろう。</li> <li>最低賃金時給735円は全国最低。先頃行われた愛媛国体でも総合点は4年連続最下位、これらはいずれも高知県の経済力の弱さだろう。 道路を整備し産業が発展し経済が活性化すれば若者も定着し必然的に、人口増加になる。 何もしてなくて少子高齢化で車も少なくなると言わず手を尽くし努力した上でその結果を見るべきと思う。</li> </ul> <p>【『高知新聞 声ひろば』に掲載の内容】 新堀川に道路を 高知市の都市計画道路「はりまや町一宮線」の工事中止か再開かの決断がせまっています。昔は自然が近くにありよかったと、その風景や人々の暮らしの懐古が本欄に有りました。自然との共存は大変難しい事です。われわれ人間は古来多かれ少なかれ自然破壊、開発を繰り返し、今の生活があります。 県都の中心街でシオマネキやアカメ、コアマモ等の動植物が観察できるのはすばらしい事です。新堀川に道路を造ってもこれらの生物が絶滅はしません。高知城のクスノキが伐採で消滅するのは違います。生物の保護が言われますが、環境の厳しい新堀川より浦戸湾に移してやり、保護区域をつくり開発規制をするのが適切な処置で、生き物も喜び、長く生き延びられるでしょう。 江戸時代に築かれた石垣はその工法、設計が高く評価されています。工事は石垣に手を加えず、その上に道路を造ることで、その姿形は変わらず、調査の必要があればいつでも実施でき、先日も本紙にトンネル下のレポートがありました。 自然保護も大切ですが、高知の経済活性の一端ともなる残り283メートルの4車線化は絶対必要です。地方創生が言われる今、工事再開の決断に期待します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>希少植物でアカメの稚魚の生息場所となるコアマモや希少動物であるシオマネキやトビハゼが市街地の中の新堀川に生育・生息している環境は大変貴重であり、その環境の保全については考慮すべきものです。このため、第2回まちづくり協議会では、線形や幅員の道路構造の見直しに加え、それらの生息・生育環境を創出するため、横堀公園の一部を掘り込むことを提案させていただきました。</li> <li>この案では、亀甲積で整備された公園前の石積を取り壊すこととなりますが、第3回まちづくり協議会では、新たに復元する駐車場部東側の護岸を含め、古くから用いられていた積み方である野面積みによる再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただいたところです。なお、駐車場部西側については、道路構造物に影響がある天端部のみの最小限の撤去にとどめ、四国銀行前の石積とともに保全することを提案しています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-12	高知市 西久万	男性	60代	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来交通量の増加に対応すべく4車化が必要と思います。</li> <li>現在の自然環境や歴史的景観の保全は、都市計画道路の拡幅計画とあわせて検討し、道路整備と一体的に整備していくことで、より良いものが早期に実現できるものと考えます。</li> <li>自歩道計画については、今後整備する区間のすべてにおいて東側の市道を活用して、川面オープンスペースを広げる案はいかがでしょうか。</li> </ul> <p>(資料8)3はりまや工区の整備のあり方 4. 歩行者導線の変更案(第2案)の①-①断面、②-②断面とも③-③断面のようにする。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東側市道の整備については、現在隣接するマンション等への車両の進入があることから、はりまや町一宮線の自転車・歩行者専用道路として整備することは困難と考えています。このため、第3回まちづくり協議会では歩道を本線沿いに整備する第1案をベースに、市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただいたところです。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

1-13	高知市 桜井町	男性	80代 以上	<p>現在提案されている第1案は車道側の歩道が拡幅されており安全性が保たれている。又新堀川は川面が狭くなっておりますが、日が当たる部分も確保されているよう計画されており。尚車道は片側2車線に拡幅されており交通の流れも改善されると思われます。</p> <p>これ等の観点から現在提案されている第1案に同意します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第1案については、第2案よりは川面のオープンスペース面積が少なくなりますが、これまでの計画である第0案及び駐車場で覆われている現状（第3案）と比較するとオープンスペース面積が増となっています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-14	高知市 桜井町	男性	80代 以上	<p>1. 「新たな道路計画の考え方」</p> <p>(1) 「道路の構造」～現在の道路計画より西に寄せる「線形の見直し」案が、安全・利便性及び水面も若干広くなることなどから、動植物にも配慮されており、良い案と思う。</p> <p>(2) 「希少動植物の生息・生育環境の保全創出」～道路計画策定に当っては、動植物の生態等に配慮し可能な限り、大きくその生活環境をこわさないように、設計しようと努力されており特に大きな問題は生じないと思われる。</p> <p>私は、H13.9「新堀川生態系検討委員会」の地元委員を依頼されたが、地域の会などで、みんながエキサイトしてくると、“カニと人とどっちが大事！”などの発言があったりしたが、これだけの長い年月をかけて、いまだに完成しないことは、まことに残念ではある。</p> <p>私のように狭くて一方通行ばかりの地域に長く住んでいるとよけいそう思うかも知れない。</p> <p>2. 「はりまや工区の整備のあり方」</p> <p>(1) 道路の両側に歩道のある方が、私のように車をやめて自転車が足となっている者には安全・利便等から考えて、「道路両側を歩道」とする構造でお願いしたい。</p> <p>(2) 「新市橋」については、私のような老人には橋の名前だけでも昔なつかしい感がある。</p> <p>便利も良いので、是非新市橋という名で架けて頂きたいし、できれば少しでも昔風の形状でお願いしたいものである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事再開となった場合、架け替えが必要となる新市橋については、第3回まちづくり協議会において歴史に配慮した整備を行うことを提案させていただきました。なお、架け替えを行った場合も橋の名称は現在と同様に「新市橋」とする予定です。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-15	高知市 北本町	男性	70代	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の道路計画（H14）の線形見直し案でOK</li> <li>横堀公園前、駐車場撤去部、双方における環境創出の整備計画案でOK</li> <li>道路構造（幅員構成）の見直し等は第1案でOK</li> </ul> <p>追加、水域拡大による横堀公園縮小分の復元として、対岸市道を組み入れて整備することを考えてはどうか（路面の整備など）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3回まちづくり協議会では、東側市道については、路面の整備を含め歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただきました。</li> <li>これにより、横堀公園と一体となった新たなまち歩きルートとして利用できるのではないかと考えています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-16	高知市 はりまや町	男性	70代	<p>県の新堀川周辺部工事は様々な意見の出る中、あまりにも日時が掛り過ぎだと思われる。今や多くの意見も出尽くし、一刻も早く結論を出すべき時期に来ていると思われる。高知市民がお互いに反目し合う事無く最善の方法を選択すべき時が来ている。新堀川は文字通り元々水の流れの悪い堀川で極端に言えば今の時代に合った人工の流れでも良い訳であり、出来得れば自然も残し渋滞のない安全快適な交通体系も必要だ。地域にやさしく、誇るべき地域の歴史を今に残すには最近出された見直し案の公園の一部を削って川を広げ、川の東の市道を歩道として使用する案が最善かと思われる。関係各位の公平無私な努力をお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年3月にははりまや橋小学校までの北側区間が整備・供用されましたが、残る区間については、新堀川に生息・生育する希少動植物の扱いや、新堀川を覆うことへの反対意見などから工事を一時中止して整備後の状況や新堀川の自然環境の変化を県民の皆さまにお示しし、ご意見をお伺いすることにしていました。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-17	高知市 桜井町	女性	60代	<p>新堀川には、シオマネキ等の希少動植物の住みかとなっています。自然環境をこわさず整備できたら素晴らしい事です。</p> <p>現実には毎日大渋滞がおきています。</p> <p>第一案を希望します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年3月にははりまや橋小学校までの北側区間が整備・供用され、工事を中断してから6年が経過し、この間、渋滞が発生し、はりまや橋小学校への通学児童や高齢者の安全が損なわれています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

1-19	高知市 桜井町	男性	80代 以上	<p>これ以上、何回意見を聞いても同じで反対のくり返し、ええかげんにせよと云いたい。 第一整備案に賛成する。一日でも早く工事に取り掛れ、長引く程色々と引伸しに掛って来る。 反対派の会社経営者は毎日、本業そっちのけで反対者探しに走り回り、高新への投書者を集め回っている。 会社経営者は友人（高新記者）を取り込んでおり、今後も度々反対記事（投書）が出る事が予想される。 ☆一度で良いので現地通行全車にアンケートを取って見るのも必要ではないか？ ☆一日でも早い完成を望む。もうこれ以上意見を聞く必要なし。すぐ工事に取り掛る決断も必要ではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行車両へのアンケート調査につきましては、パブリックコメントを2回実施することで、広く県民の皆さまの意見を聞くこととしておりますので、実施の予定はありません。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-22	高知市 桜井町	男性	50代	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料中のパブリックコメント全意見1-3は私の投稿です。その後催された検討委員会に於いて新しい計画が示された事を受けて補足と追加として本書を記述します。</li> <li>・新計画について 水面スペースが広がること、東岸道路も歩道に利用し、より安全性が高まることで従来案より良くなっていると思われる。</li> <li>・自然保護について そもそも新堀川は街づくりのための人工物である。当時は物流インフラのために必要であるとして作られたものであり、現代は自動車社会でありインフラは道路である。本整備は新堀川を作った時と同じ発想である。自然本来の姿というのであれば人工物である新堀川を埋め戻すまで話をしなければおかしいのではないか。歴史上、変遷してきた町の姿の都合の良いポイントを抜き出して「自然の姿」と言うのはやめて欲しい。</li> <li>・調査について 工事反対者の要求に基づいて生物、環境の調査を実施しているが、予想されている地震等災害発生時の交通シミュレーションがされていないので実施してほしい。</li> <li>・まとめ 住宅やビル、堤防などの耐震工事が進められている。消防署、日赤病院も北部へ移転し、大災害発生を想定するようになった。住民の救急医療対応、避難や災害復旧には交通網の整備は重要であるのに高速道路と高知市市街地を連携する南北道路の大部分は狭く脆弱である。建物に囲まれている南北道路が多数である中、希少な障害物の少ない本線の拡幅の機会を逃してはならないと考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・希少動植物が市街地を流れる新堀川に生息・生育している環境、その周辺に多くの史跡等が保全されていることは、地域のみならず高知県にとっても貴重な財産です。</li> <li>・はりまや町一宮線は、南海トラフ地震時における津波からの避難経路として、また復旧・復興のための道路として重要な道路であると考えており、第3回まちづくり協議会においてもご説明させていただいたところから、津波からの避難は原則として徒歩によるものとしていることから、交通シミュレーションを実施する予定はありません。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-23	香南市	男性	60代	<p>現況道路状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや一宮線に並行する南北道路の交通量が、4車線区間が完了した後も通行量の減少量が少なく、予定していた周辺道路の混雑解消効果が発揮されていない。</li> <li>・朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生、特に電車通りで大型観光バス等が右折するときには、直進・左折の車が数台しか通過できない。</li> <li>・歩道も十分に確保されておらず、小学生を含む歩行者の安全が確保されているとはいえない。</li> <li>・自転車は車両と近接しながらの通行となり、非常に危険である。</li> </ul> <p>現況河川環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新堀川には希少動植物が生息している。</li> <li>・周辺には貴重な史跡も存在する。</li> </ul> <p>提案されている道路計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料には川面の面積が、現在より1.3倍以上確保できる道路計画も示されている。</li> <li>・ルールを逸脱しない範囲で、河川環境に配慮し線形や各構造幅を考えている。</li> <li>・希少動植物に対し、生息環境の保全・復元も考慮されている。</li> <li>・近隣の歴史的財産も保存・復元される計画となっている。</li> </ul>	

				<p>以上のことから</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状のままで中止するのは最悪の決定である。</li> <li>・道路建設のために環境等を軽く見ることや、環境保全のために川をつつくな・触るなのような100か0かの議論ではなく、是非知恵を出し合って最良の案を提示していただきたい。</li> </ul> <p>最終的に協議会の意見を踏まえ、行政が決定するであろうが、後世の人たちに胸を張れる道路整備を大いに期待する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見のとおり、新たな道路計画案は、歩行者を含めた交通の安全性や利便性を高め、自然環境や歴史的景観の保全・創出を図る案と考えています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-18	高知市 桜井町	男性	80代 以上	<p>第一案が良いと思います。 早急に進めてください。</p>	
1-24	高知市 桜井町	男性	80代 以上	<p>1案賛成</p>	
1-25	高知市 桜井町	男性	80代 以上	<p>第一案に賛成。</p>	
1-26	高知市 桜井町	男性	60代	<p>第一案に賛成</p>	
1-28	高知市 桜井町	男性	40代	<p>第1案に賛成。</p>	
1-29	高知市 桜井町	男性	-	<p>第一案賛成</p>	
1-33	高知市 桜井町	女性	60代	<p>第1案でお願いします。</p>	
1-36	高知市 桜井町	男性	60代	<p>第1案に賛成です。</p>	
1-37	高知市 桜井町	男性	60代	<p>第1案に賛成。</p>	
1-48	高知市 桜井町	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議案2 安全面と自然環境面を考慮した新たな道路計画（線形+幅員見直し）に賛同</li> <li>・議案3 第1案に賛同</li> </ul>	
1-27	高知市 桜井町	女性	60代	<p>第1案に賛成。 新市橋をとおりやすいように！！</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事再開となった場合、架け替えが必要となる新市橋については、第3回まちづくり協議会において歴史に配慮した整備を行うことを提案させていただいたところです。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

1-20	高知市 桜井町	女性	50代	沿道住民の方々への配慮は大切だと思います。 案としては、第2案が良いかと思えます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2案については、現在東側市道へ隣接するマンション等への車両の進入があることから、はりまや町一宮線の自転車・歩行者専用道路として整備することは困難と考えています。このため第3回まちづくり協議会では、歩道の本線沿いに整備する第1案をベースに、市道を歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただいたところです。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-21	高知市 桜井町	男性	70代	第2案が良いと思います。 ①川幅を少しでも広くとれる ②市道が活かせる ③工事費が少しでも安くなる	
1-30	高知市 桜井町	女性	80代 以上	第二案賛成	
1-31	高知市 桜井町	女性	60代	第2案でお願いします。	
1-32	高知市 桜井町	男性	60代	第2案に賛成。	
1-34	高知市 桜井町	女性	50代	歩行者導線の変更案がいいと思います。第2案。	
1-35	高知市 桜井町	男性	40代	自然を少しでも残す第2案が良いと思います。	
1-45	高知市 桜井町	女性	60代	計画通り進めて頂いたらいいと思います。	
1-46	高知市 桜井町	男性	50代	第1案・第2案に賛成します	
1-38	高知市 桜井町	男性	70代	小生この年まで生き、街の計画を一步一步進めてこられた方々に感謝致します。小生76年と10ヶ月この街に生れ中新町から桜井町に変わって来ましたが街も随分変化して来た物です。今回の案件を見、第2案を支持したいと思えます。 横堀公園がせまく成る様ですがどれくらいか？ 歩道の並木は公害に強い依りよい植木をお願いしたいですね。 又歴史的な面で第2大戦が始まった時の永野元帥の事もお忘れなように。	

1-39	高知市 はりまや町	男性	70代	<p>はりまや町町内会は下記事由により坂下町内会長の意見に賛同します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 将来、人身事故につながる交通事故等、不安要件は早急に解決して欲しい。</li> <li>2. 従って、近隣の交通事情に勘案し、早急に道路整備（拡張）を希望します。</li> <li>3. 地元の意見をよく聞き、安心安全な道路整備を早くお願いします。</li> <li>4. 学識経験者や地域を知らない反対意見もある意味、理解しますが、まず地元の交通事情を知る。そして子供達の安全を考える委員の意見を聞いていただき、行政の方は早期道路整備をお願いします。（問題発生前、事故発生前に！）</li> </ol>	
1-40	高知市 はりまや町	男性 女性	60代 70代	<p>はりまや町に住まいするものです。はりまや町一宮線の工事が始まって十数年。いろいろな意見を聞いていますが、あの一部分だけ工事がとまって久しいです。いつも不安に思っています。春入学や進級で子供達の笑顔・元気に登校する姿を見ながらいつも事故にあわないことを祈っています。また、近年は私達夫婦も70才代になり、銀行や久病院の方へ行く時、あの道路を通ることができません。（車の行来で身体がふらつく） そこに住む子どもや人々が安心して通行出来る街にしてください。児童や住民になにかあってからではおそいのです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の皆さまの生活環境の改善や道路利用者の安全性の確保、利便性の向上についての必要性は認識しており、平成23年3月にはりまや橋小学校までの北側区間が整備・供用され、工事を中断してから6年が経過し、この間、渋滞が発生し、はりまや橋小学校への通学児童や高齢者の安全が損なわれています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-41	高知市 はりまや町	男性	70代	<p>平成23年はりまや橋小学の北側区間が整備されて約6年以上歳月が流れ、解決しなければならない問題があったとしても、整備が進んでないのは問題である。その間、交通量も大幅に増え、しかも以前よりスピードを出す車が増えて、危険な状態です。特に歩行者（小学生年配者）は特に危ない。 又、はりまや橋小学校北側から電車通りまでの景観が、その部分だけ車道と歩道が従前のままで非常に違和感があります。住民・自然環境など最大公約数的に配慮していただき早急に道路整備をしていただきたい。</p>	
1-42	南国市	男性	60代	<p>議事2 新たに提案する道路計画の考え方について 希少動植物の生息・生育環境へも配慮され、工区ごとの環境創出の整備計画もわかりやすくまとまっており、この考え方による道路整備に賛同する。</p> <p>議事3 はりまや工区の整備のあり方について 周辺歴史を集約した情報発信拠点の創出を考えると、対岸市道を歴史の道としての整備を検討できる第2案に第一を推奨する。（ただし、資料にも掲載されているが地元住民の協力が得られればの条件付き） 第1案も道路計画考え方に沿っており推奨する。 植栽等は地元の意見を取り入れてほしい。 （個人的には、桜井の名の由来になった桜を桜井跡の近くに1本植栽してほしいが、それも地元の意見を重視してください） 第3案の現状のままの事業の中止は、道路のネットワーク上からも、また希少動植物環境の今後の展開が見通せないなど、様々な面から中途半端なものとなるので反対する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東側市道への植栽については、第3回まちづくり協議会において過去の経緯、パブリックコメント、歴史等の観点から桜井の由来となった桜を含め4種をお示しさせていただきましたが、協議会の委員の皆さまのご意見をお伺いし決定したいと考えています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

1-43	高知市 福井扇町	男性	60代	<p>はりまや町一宮線は、都市内全体の交通を円滑にする道路ネットワークの一つで、街の中心部の交通円滑化を担う重要な路線と考えます。これまで長い時間と多くの労力をかけて比島交差点から桜井橋交差点まで完成しており、私もよく利用します。この共用工区においては交通量が増えており、既になくはない道路になっています。</p> <p>けれども、300m 足らずの工事中断区間は幅員が狭く、共用工区の交通量を捌けず、渋滞が発生しています。私も電車通りの交差点は1回の信号で通過できない事が度々あり、狭くて危険な道路と思います。</p> <p>将来、人口減が進み、ここの交通量が減ったとしても、それまで危険で不便な状況を放置できないと思います。また、史跡や水辺空間の街づくりや、希少動植物の生息確保など理想的な姿を求めても、ここの交通状況を改善する必要性は残ります。河川や道路を現状のまま にするという選択はないと思います。</p> <p>このため、道路整備と環境整備の面でお互いが歩み寄ることが必要と思います。できる範囲で環境面や文化面に配慮した、現実的な道路が整備されるべきと思います。</p> <p>(新たに提案する道路計画の考え方)</p> <p>今回提案の道路構造は、単純な経済性重視ではなく、道路の中心線を移動し、併せて道路幅を狭くするなど、今できる現実的な道路計画の変更が提案されていると思います。</p> <p>また、現在、全面的に水面を覆っている駐車場の撤去や横堀公園の掘り込みなど、最大限の開放水面の創出に努めている事や、干潟の造成や創出によって希少動植物などに配慮した提案がなされていると思います。</p> <p>こうした対策で、希少動植物の生息・生育環境は、最悪な状況にはならないと思われ、駐車場区間では現況よりも改善される部分もあると思います。</p> <p>(はりまや工区の整備のあり方)</p> <p>歩道を対岸市道に変更する第2案は、③-③断面の路肩 1.5m を歩行者が通行してしまう場合があると思われるので、第1案の道路構造がよいと思います。</p> <p>歴史・史跡の保全と活用については、「石積護岸の保全・再生・復元」は極力、既設護岸の石積や北側整備区間で撤去した石材を活用して、堀川の面影を表す石積護岸の復元に努めてほしいと思います。</p> <p>また、「横堀公園の切込み」や「周辺の歴史を集約した情報発信拠点を創出」は地元の近隣住民の方の理解と協力が必要なので、協議会で十分議論して決めてほしいと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>石積護岸については、第3回まちづくり協議会において古くから用いられていた積み方である野面積による再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただいたところです。野面積には新たな石材が必要となりますが、北側の整備済区間で撤去した石材や今回撤去が必要となる石材を最大限活用したいと考えています。</li> <li>横堀公園につきましては、高知市の第2期中心市街地活性化計画において横堀公園整備事業を行うことが掲げられていますので、高知市や地元と連携を図っていきたいと考えています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-44	高知市 桜井町	男性	50代	<p>自然環境の保全は確かにすごく大事だとは思いますが、ここまで拡張工事を行い、途中で終わらせるのは、おかしいと思います。それならば最初から工事を行わなければ良かったと思います。ここまで工事を行った関係で、交通量が大幅増えたので、はりまや橋小学校生徒の危険が増え、交通渋滞もひどいものです。</p> <p>そのため、「工事再開案」の第2案をお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年3月にははりまや橋小学校までの北側区間が整備・供用され、工事を中断してから6年が経過し、この間、渋滞が発生し、はりまや橋小学校への通学児童や高齢者の安全が損なわれています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
1-47	高知市 桜井町	男性	60代	<p>最初の基本計画通り早く進めてもらいたい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>希少動植物が市街地を流れる新堀川に生息・生育している環境、その周辺に多くの史跡等が保全されていることは、地域のみならず高知県にとっても貴重な財産であると考えており、第2回まちづくり協議会では、それらに配慮した新たな道路計画案をお示ししました。新たな道路計画案は、これまでの計画(第0案)よりも水面のオープンスペース面積を広く確保するものとなっていることから、工事を再開する場合は新たな案での再開を考えています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

(2) 新たな道路計画案に反対の意見

No.	住所	性別	年齢	ご意見	回答
					<p><b>【新たな道路計画案に反対の意見に対する総括的な回答】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地を流れる新堀川に希少動植物が生息・生育している環境は大変貴重であるとともに、その周辺に多くの史跡が保全されていることは、地域のみならず高知県にとっても貴重な財産であると認識しています。</li> <li>一方で、第1回まちづくり協議会からお示ししているとおり、平成23年にはりまや橋小学校から駅前通の北側区間が供用開始してから、未整備区間の交通量が増大し、渋滞の発生や通学する児童の安全性が損なわれています。</li> <li>第3回まちづくり協議会では、第2回まちづくり協議会でお示した新たな道路計画案に対しての協議会委員及びパブリックコメントにおける意見について、交通、希少動植物、歴史・文化、まちづくりの大きく4つの論点に沿って検討した内容をご説明させていただきました。</li> <li>新たな道路計画案は、歩行者を含めた交通の安全性や利便性を高め、自然環境や歴史的景観の保全・創出を図るなど、まちづくりにも貢献できる案と考えています。</li> <li>工事を再開するのか、事業を中止するのかにつきましては、協議会の場で議論を深め提言書を取りまとめていただくこととしており、これを踏まえて県として最終的な判断を行いたいと考えています。</li> </ul>
2-1	千葉県	男性	60代	<p>推進派は自然、文化を理解していない 先日帰省して、高知新聞9月6日掲載の県の新堀川工事見直し案を見た。協議会の提案は自然、文化、歴史を理解していない。見直し案①②共に4車線に固執し、現在残っている四銀木屋橋店駐車場出入口から電車通りまでの水面を覆うように4車線化。代りに現在駐車場になっている新堀川北側の覆いを半分撤去しトータルで川面を拡大。しかも石垣が残っている横堀公園の護岸を壊して日照面積確保の計画。 しかし川面拡大して日照を増やせば良いと言うのは短絡的。自然、文化の保護はそんな単純なものでは無い。駐車場部分の覆い撤去は良いが、現在川面が残っている新堀川南側部分に手を入れると自然に対する負のインパクトは大きい。 そもそこの4車線への拡大都市計画道路の必要性は薄い。交通量の増加を予想して20年以上前に作成した都市計画だが、現状では渋滞は限られた時間帯だけ。しかも電車通りは東西交通優先の信号システムになっているので、北からの道路を4車線に拡大しても交通の流れはそれほど改善されない。税金の無駄遣い。 いちど作った都市計画は見直さないという行政の硬直性こそ見直すべきだ。 県庁ホームページから第1回意見公募のコメントを読んだが、推進派のコメントは現地の状況を理解していないものが多いし、類似文も多い。それに対し反対派の意見は明らかに各自の意見だし、具体的で熱が入っている。 私は現住所は県外だが生まれてから19歳まで新堀川から徒歩5分の実家で生活していたし、6年前に退職してからは毎月1週間ほど実家で過ごしている。その間1日に何度も新堀川付近を歩くので現状は理解している。今の新堀川はドブ川では無いし、歩道は狭いが通行人は少ないので困っていない。自然は残すべきだ。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新堀川には希少動植物が生息・生育していることから、第2回まちづくり協議会では、線形や幅員の道路構造の見直しに加え、それらの生息・生育環境を創出するため、横堀公園の一部を掘り込むことを提案させていただきました。この案では、亀甲積で整備された公園前の石積を取り壊すこととなりますが、第3回まちづくり協議会では、新たに復元する駐車場部東側の護岸を含め、古くから用いられていた積み方である野面積みによる再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただいたところです。なお、駐車場部西側については、道路構造物に影響がある天端部のみの最小限の撤去にとどめ、四国銀行前の石積とともに保全することを提案しています。</li> <li>はりまや町一宮線（はりまや工区）の交通量は、現況交通量においても少子高齢化や人口減少下の社会構造を反映した将来交通量の推計においても、4車線が必要となる交通量9,600台/日を超過しています。また、工事中断区間の整備を行った場合の交通の状況の変化について、混雑状態を示す指標である混雑度をお示し、はりまや町一宮線だけではなく国道32号はりまや通りの渋滞緩和にもつながることをご説明いたしました。</li> </ul>



				<p>10月2日にコメントを送りましたが、コメントその2です。  4車線化は必要無い、自然破壊をしてはいけない、は以前書いたとおりです。  その上で、外部の人間にはうかがい知れない事ですが、もしも景気対策として公共事業が必要ならば以下の提案をします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや橋小学校の東の暗渠化した所を撤去し復旧する。</li> <li>・もし元の石垣が崩れていたら直す。それが困難であれば、かるぼーと前の堀川石垣のように作り変える。</li> <li>・現在はりまや橋小学校の東側の道路は2車線ながら道幅が広い。2車線のまま余った部分を活用して緑地化する。</li> </ul> <p>街中の貴重な歴史遺産と自然を生かした良い場所になると思います。  これこそ生きた税金の使い方ではないでしょうか。</p> <hr/> <p>10月2日、6日にコメントを送りましたが、コメントその3です。  以前のコメントと重複するかも知れませんが、第一回意見公募への回答を読んで、改めて感じた事を</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一応自然に対する表面的な理解はしているが、本当に自然を守ると言う事が分かっていない。単に日照面積があれば良いと言うのは間違い。工事で人の手が入ると自然に対するダメージは大きい。</li> <li>・今の歩道は狭い所で幅1.2~1.4mで安全性が損なわれていると言うが、はりまや橋小への通学生徒や一般歩行者を含めてもこの場所の通行人は少ない。PTAは意見を聞かれると「危険」と言うかも知れないが、現地を見ると危険なほどではない。</li> <li>・交通量は数年前より減っているにもかかわらず相変わらず4車線相当だと言う主張は理解できない。いったん決めた都市計画は変えないという行政の硬直性。</li> <li>・事業が中止となった場合渋滞が悪化、安全性低下と言うがその理由は？ 現状より悪くなるはずないと思うが。</li> <li>・ソウルや日本橋は昔の計画が間違いであったのに気が付いて復旧と言う一面が強いのに、それを理解していない。</li> </ul> <p>協議会（あるいは都市計画課）は4車線ありきの考え方から変わっていない。本当に見直す気があるのか。現地の状況を知っているとは思えない。机上の空論で進めているよう。現地を見ると大した危険や渋滞は無いし、自然は残した方が良い。</p>	<p>はりまや工区周辺の人口は、高知県及び高知市の人口が減少する中、マンションの立地等により横ばいで推移しており、さらに新たなマンションの建設も予定されているなど、地区内交通が維持されることが考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なお、本事業は、高知駅周辺都市整備のJR土讃線連続立体交差事業や高知駅周辺土地区画整理事業と一体となった街路事業であり、景気対策を目的とした事業ではありません。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-2	高知市 西塚ノ原	男性	60代	<p>新堀川を保存し魅力的な街づくりをお願いします  私は新堀川の持つ歴史的重要性について指摘したいと思います。近世都市である高知城下町は、高知城周辺の廓中とその東と西に展開する上・下町の3つのブロックによって形成されています。新堀川は、惣構（そうがまえ）の外郭線であり近世城下町の骨格の完成を今日に伝える象徴的存在です。  周知のように高知城下町の発展は、治水と水運に依るといっても過言ではありません。近世の絵地図はそのことを雄弁に物語っています。新堀川（横堀）の周辺には幾筋もの掘割が登場し物資輸送や集積に重要な役割を果たし、同時に高知城下町の固有の文化を育み形成してきました。それは周辺に展開する町名やさまざまに歴史事象よっても明らかです。  明治以降、その象徴たる掘割は次々と埋められ、新堀川が唯一残されてきましたが、今、轢死寸前の状態に追い込まれています。新堀川は高知城とともに高知城下町の形成と発展を知る上で掛け替えの無い歴史遺産であり、高知の魅力を発進して止まない文化資源です。新堀川を埋めて道路を広げることは、高知城の堀を埋めて四車線道路を作るに等しい蛮行です。自動車の台数はこれから確実に減少の一途をたどります。これ以上の四車線化は必要ありません。  今や地域の魅力や豊かさを測る物差しは、大きく変わりました。利便性やスピード感に街づくりの魅力を求める時代</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線（はりまや工区）の交通量は、現況交通量においても少子高齢化や人口減少下の社会構造を反映した将来交通量の推計においても、4車線が必要となる交通量9,600台/日を超過しています。</li> <li>・一方で新堀川は現存する数少ない堀として大変貴重です。新たな道路計画案として、道路全体を西側に寄せ、同時に植樹帯を無くすことで、幅員を縮小させ、新堀川のオープンスペースの拡大を図る案を提案させていただきました。また、整備を行う場合は、暗渠となっている駐車場を撤去するため、川面を連続して確認することができる案となっています。</li> <li>また、第3回まちづくり協議会では、工事中断区間の整備を行った場合でも現在の新堀川の幅がわかるよう、路面へのマーキングや写真による案内板等を設置することを提案させていただきました。</li> </ul>

				<p>はもう終わったのです。これからの時代は、地域固有の本物の魅力を如何に引出すのかが問われています。地域の本物の魅力とは何でしょうか。それは、その地域においてのみ醸し出されるもの、地域の歴史や文化をどのように活かすのかにかかっています。</p> <p>今、開発部局に求められるのはこれまでのような発想を転換し、新堀川の歴史的魅力を最大限に活かした街作りを実践すべきであるということです。そのための知恵と技術が要求されています。高知の魅力ある街作りについて真剣に考えて下さい。</p> <p>新堀川の歴史的重要性に鑑み以下の要求をします。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在、新堀川の上に乗っている駐車場を撤去すること。</li> <li>2. 工事中断区間の四車線化は中止すること。</li> <li>3. 将来的に、生き埋めにした「がんぎ」を復活させること。</li> <li>4. 再開発に際しては、新堀川の歴史と文化の創造を根幹とするランドデザインを描くこと。</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや橋小学校から北側区間を整備した際、埋設保存した雁木の復活につきましては、整備前の状態に戻すことで渋滞の悪化や安全性の低下につながることから現実的ではないと考えています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-3	高知市上町	男性	80代以上	<p>見識のない愚かな県の方向を正す (新堀川道路計画に象徴する誤った県政にももの申す)</p> <p>周りの身近な生き物は人間の鏡であり、生き物の絶滅は人間の絶滅を予見さす鏡である。かつての高知市は水郷として、浦戸湾と北、中央、南を流れる河川を活かして堀を巡らして、さまざまな生活を支える物質の運搬や、人々の交流や川に棲む多くの生き物と共存関係で豊かな生活環境を戦後しばらくまで築いてきた。龍馬の時代には現在の大丸北側にも堀があったことが放映された。現在の高知市は今や昔の面影はないどころか、人口減で将来あと110年余でゼロ(昨年の高知新聞掲載の図上で人口減の線を直線で外挿した場合)を目指し、高知はゴーストタウンを予見さす現状である。こういった危機的状況にあって、現在の県政の方向は環境破壊を加速させる愚行計画にはまっている。すなわち近い将来喪失してしまうにもかかわらず、一層の人間のみ隆盛を夢見た幻想に立脚した当座の利便性のために、真に人間を支えてくれる自然環境を永遠に壊し、自然との共生を破断し、よってたつ自らの人間生活すら破壊する近視眼的地方都市計画を進めるべきではない。現対象道路計画はその最たる愚案で、見識の欠如を露呈したなにもものでもない。浦戸湾を守る会がかつて身を挺して県政のあるべき方向性を具申したが、今もって全く理解されていないし、同じ誤りを繰り返そうとしているのが、新堀川に対する道路計画への県のスタンスである。</p> <p>県の愚かな姿勢については、こればかりでない。海岸沿いにある国内の原子力発電所への北朝鮮からのミサイル攻撃(特に潜水艦からの近距離攻撃)一発で全国が放射能汚染でパーになる危惧があるにもかかわらず、国内基準を満たしているとして再稼動を容認した県政の方向も愚かななにもものでもない。(ちなみに、エネルギー不足については無尽蔵な地下水のエネルギー量の利用は誰も気づかないとは故上森千秋高知大学名誉教授の生前の言葉だが、今でも力説したい。)</p> <p>賢い未来設計を今こそ構築すべき時である。県政の基本的方向を正し、今こそ舵を切ることが焦眉の急務と提言忠告する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線(はりまや工区)の交通量は、現況交通量においても少子高齢化や人口減少下の社会構造を反映した将来交通量の推計においても、4車線が必要となる交通量9,600台/日を超過しています。また、第3回まちづくり協議会では、高知市における人口減少克服に向けた取組や高知県における観光客の推移についてもご説明させていただいたところです。</li> <li>・一方で希少動植物が市街地を流れる新堀川に生息・生育している環境、その周辺に多くの史跡等が保全されていることは、地域のみならず高知県にとっても貴重な財産であると考えており、第2回まちづくり協議会では、それらに配慮した新たな道路計画案をお示ししました。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

2-4

高知市  
新田町

男性

70代

新堀ばし以北の区間を修復して、ビオトープエリアとするために、資料8のうちの第3案を支持します。が、しかし、駐車場は除去して本来の水辺の姿に戻して頂きたい。その義務はあると思うのです。  
 そのあとに、市民提案のビオトープ化プランを検討して実現されることを望みます。  
 その構想については別記します。(添付しています)  
 また、そのカラーの構想図もご参照ください。  
 テーマは「掘割の中はビオトープ」です。

【別記資料】

木橋のあるビオトーププランについて

～掘割の中はビオトープ～

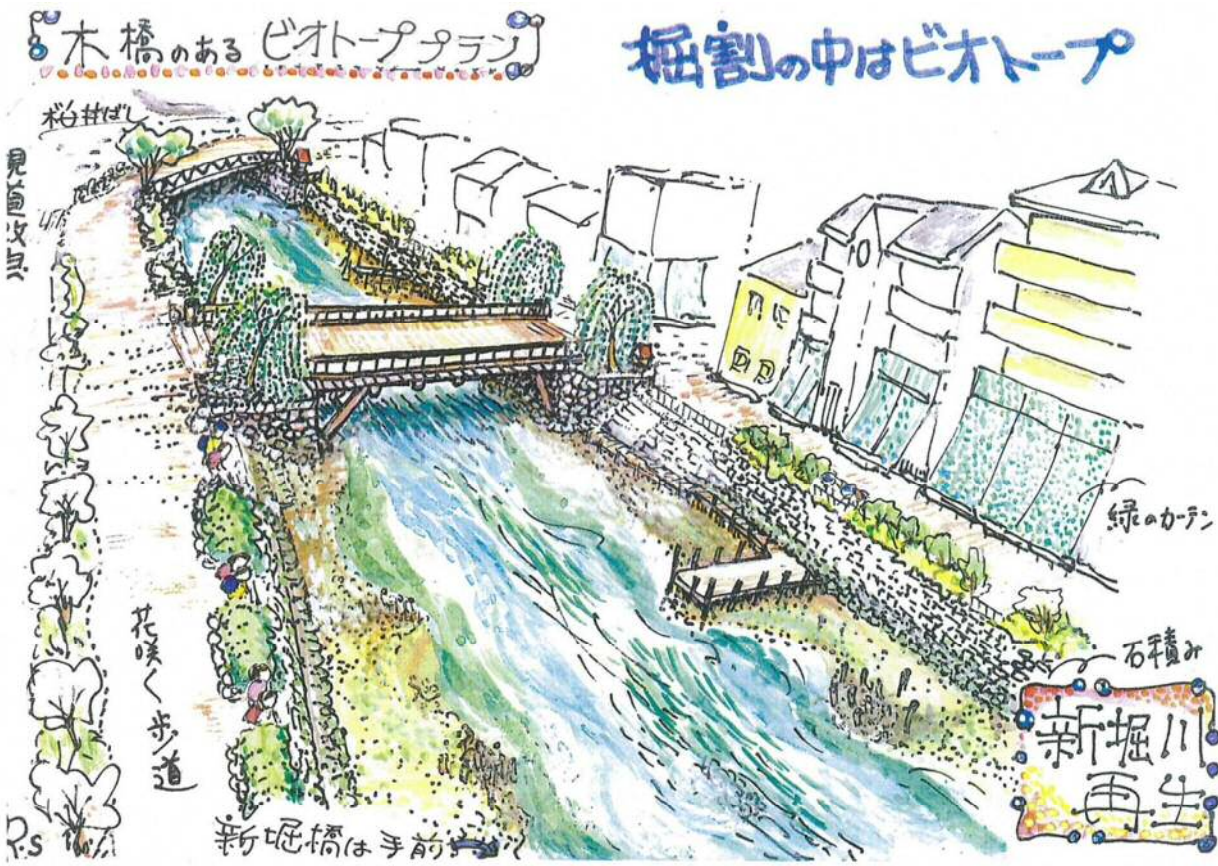
(ビオトープとは、野生の動植物が高密度に生息する空間)

■今回提案のプランは、掘割の川底に日光をあてて、天然養殖場となるコアマモの藻場をふやすことと、希少種トビハゼやシオマネキの生息地をひろげて子どもたちが本物の姿を観察できるビオトープの水辺をつくるプラン。

掘割の両岸は、できる限り従来の石材で修復再整備して石積み護岸を復活。木橋の両袖に柳をうえて、川端情趣も盛り込み、川底のデッキに景観用照明を付けてライトアップ等で演出。沿道に緑陰のできる樹木と花で快い空間＝アメニティーある空間を学校環境にもたらしたい。

散策用の木製ベンチも。

【添付資料】



- ・第3回まちづくり協議会において、新たな道路計画案における石積み護岸は、古くから用いられていた積み方である野面積みによる再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただいたところ。野面積みには新たな石材が必要となりますが、北側の整備済区間で撤去した石材や今回撤去が必要となる石材を最大限活用したいと考えています。
- ・東側市道の整備については、歴史的情緒を感じることができる道路として整備することを提案させていただいており、新堀川を眺めることができるようベンチの設置についても提案させていただいたところです。
- ・植栽については、過去の経緯、パブリックコメント、歴史等の観点から柳を含む4種をお示しさせていただいていますが、協議会の委員の皆さまのご意見をお伺いし決定したいと考えています。
- ・ご意見では、新市橋及び桜井橋を木橋とすることをご提案いただいておりますが、第3回まちづくり協議会では工事を再開した場合に架け替えが必要となる新市橋について、歴史に配慮した設計を行うことを提案させていただきました。なお、木製とすることは耐久性等、維持管理面の課題があるため、設計にあたっては、景観面、維持管理面等、総合的に考慮を進めることを考えています。

- ・資料8の中の第0案～第2案について  
今ある自然かんきょうと大切な県都の財産の城下町風情が消失し、そして実物史料の価値をも消失させる案といえます。
- ・ある識者は「歴史が見事に轢死する」と嘆かれます。
- ・くわしく、道路拡幅による影きょうを、別紙に記入します。そして現状を肯定する資料として絵ハガキ風に描いたものを添付いたします。

【別紙】

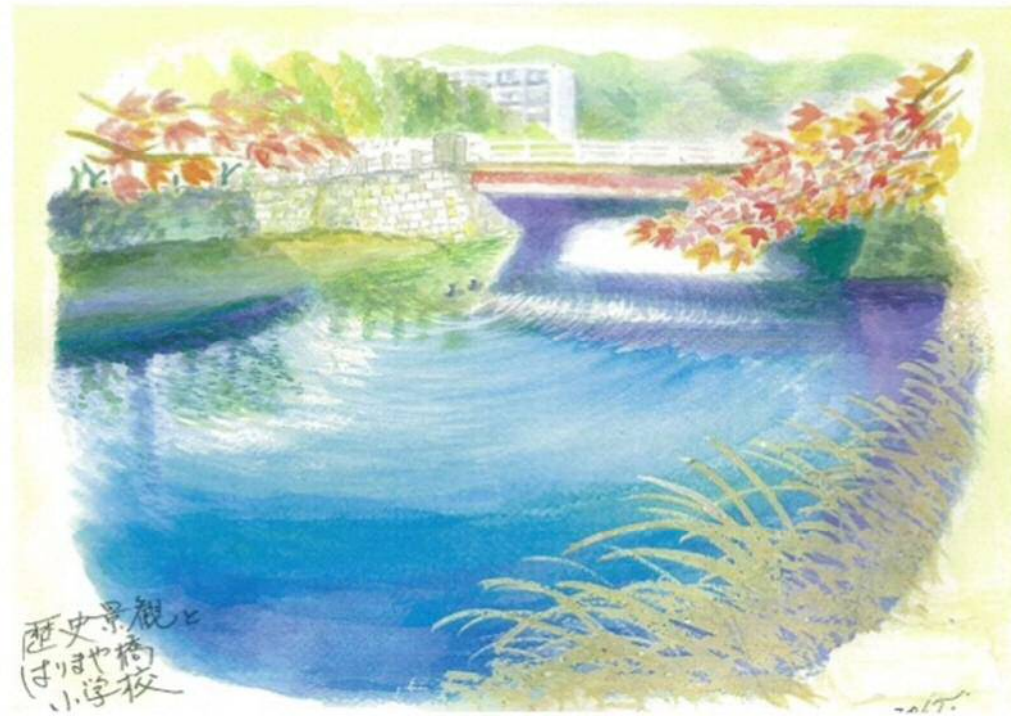
①県より新しく提案された第1と第2案（資料8）についてー

- 1) 掘割内のトビハゼなど希少な野生動植物の現在の生息地を破壊・消失させてしまいます。
- 2) 横堀公園の石づみ護岸が大きく欠きとられて改変させられ、江戸期より存続していた掘割の地形が損傷をうけ、地域文化財・実物史料としての価値が消失。
- 3) 志士達が活躍した幕末のころよりうけつがれた城下町風情や掘割運河の風情が消失。県都の将来展望にとって大切な城下町風情が消えてしまう。
- 4) 横堀公園の西岸と掘割運河西の石づみに生える雑木すなわち魚つき林が消失してトビハゼやアカメのエサ場が消えてしまう。とともに街なかの和みの空間も消えてしまう。雑木と水面が街の雑とうに和みをもたらしています。
- 5) 伝統的な石工の技法でつくられた横堀公園西の亀甲づみ護岸の解体と再セイビに、さらに多額の公金が支出されてしまう。総額110億の工事費用ではおさまらず追加工事費が加わってしまう。
- 6) 新堀川は中心市街地活性化区域内にあります。  
「都市計画マスタープラン2014」のP.122には、一都市部への自動車通過交通を抑制し、歩行者や自転車利用者にやさしい交通かんきょうの実現に努めるーとあります。つまり、都市計画の基本は都市部への通過交通を外周道路へと転換することですから。
- 7) 県都の外周道路は既に平成10年2月に開通。によって、都心部を通過せずとも南北の交通は満足できる走行状態になった。なのに…。どうして？加えて国交省は「平成14年9月の土佐道路の全線供用により中心市街地の交通かんきょうは大きく改善した…」と、土佐道路の効果を評価しています。  
つまり、西側のはりまや通りと東側の南金田～土佐道路を効果的に用いれば、「都市計画の基本」を無視せずすみませす。  
人口減少社会や試算の有効活用を考えて、十分検討されたい。

【添付資料】



- ・希少植物でアカメの稚魚の生息場所となるコアモモや希少動物であるシオマネキやトビハゼが市街地の中の新堀川に生育・生息していることは大変貴重であり、その環境の保全については考慮すべきものです。このため、第2回まちづくり協議会では、線形や幅員の道路構造の見直しに加え、それらの生息・生育環境を創出するため、横堀公園の一部を掘り込むことを提案させていただきました。
- ・この案では、亀甲積で整備された公園前の石積を取り壊すこととなりますが、第3回まちづくり協議会では、新たに復元する駐車場部東側の護岸を含め、古くから用いられていた積み方である野面積による再生・復元に向け専門家の意見を仰ぎながら整備を行うことを提案させていただいたところです。なお、駐車場部西側については、道路構造物に影響がある天端部のみの最小限の撤去にとどめ、四国銀行前の石積とともに保全することを提案しています。
- ・石積護岸沿いに生育する雑木については、根の生長に伴い、護岸の石積に影響を及ぼす可能性があります。このため、石積に影響を与える前に撤去することが望ましいと考えています。
- ・なお、ご意見にある「2014 高知市都市計画マスタープラン」では、高知駅から既成市街地の外周辺を連結する市街地環状軸である県道高知北環状線へ繋がる南北交通の強化や都心部に集中する自動車交通の渋滞緩和を図るため、はりまや町一宮線など都市計画道路の未整備区間の整備を促進するとあります。はりまや町一宮線の整備により、都心部の渋滞が緩和され、外周道路へのアクセスが改善されることから、都市内交通が円滑化されると考えられます。



—はりまや工区の整備のあり方について—

①現状のままでは安全性が低いという声について

・私が現地（小学校南のGS脇の歩道）で調べてわかった点と課題を、別紙にて列記します。

**【別紙】**

調べてわかった点と課題

- 1) その通学路は段差によって歩道と車道がしっかり区切られていて、ふつうに通行すれば危険性は低い。
- 2) 南の電車通りには横断歩道用陸橋のみ存在し、北上する自転車は、ひとつ西の横断歩道をふつう使用している。
- 3) それでも進入する自転車に関していえば、自転車は車道通行がルールなので、クルマは自転車に充分気づかいをし、徐行しつつ側方を通行する。これは交通ルール。
- 4) 南ゆきの自転車は空いている東側歩道か、小学校の西側（八幡通り）の歩道へと誘導すれば、特段問題は生じない。
- 5) その区間の危険性を喚起すると同時に、上記安全策を実施するように願います。
- 6) 自転車の安全問題で特に注意すべきは、高速大型バスです。資料（交通量増加に伴う安全性の低下）の写真を見ますと、高速バスが道幅いっぱい占領しています。接近される自転車利用者の圧迫感・不安感を配慮すれば、通勤・通学時間帯の進入は遠慮することが大事です。県は、こういう弱い立場にある方々へも「おもいやり」を。
- 7) 県政のモットーは「おもいやり」と「おもてなし」です。両者ともに「人間を大切にしている形」です。この工区は、はたして「人間や生き物を大切にしている形」をとっているでしょうか？
- 8) 中心市街地に更なる混雑を招きよせて、更に大型高速バスを進入させて、「人間や生き物を大切にしている」といえますか？まず高速バスの進入制限から、はじめませんか。

・高速バスの運行ルートについては、道路運送法による適正な手続きに基づき四国運輸局から認可されているものとなっています。安全運行の励行については、改めて事業者にお伝えしたいと考えています。

■議事3の整備のあり方について

◎子ども達の学校かんきょうを守るための道路整備とは—

・上記について別紙ご参照ください。

【別紙】

一都市計画道路の基本とは一

・平成20年2月22日付の高新(28面)の「架ける(4)」の中で、県の宮崎利博士木部長は県都の交通に関して「都市の道路計画は中心市街地に用がない車を呼び込まないようにするのが基本。その意味では高知市の外周道路は変わった。でも…」と説明したという。

市の「都市計画マスタープラン2014」でも「都心部への自動車通過交通を抑制し、歩行者や自転車利用者にやさしい交通かんきょうの実現に努める…」(P.122)とあるように、中心市街地(旧城下町)の中に幹線道路をよびこむことは、あってはならないのです。

(1) 学童とともに、横断する高令者の安全性は交通量の増加に従って低下します。道路の幅幅によって横断歩道の距離が長くなり、その分事故に遭遇する率もふえましょう。ちなみに、県資料9によると直近7年間で高速バスの侵入台数が14.1倍ふえています。

(2) 渋滞が他より少なく走行に便利という理由で、昨年高速バスは113台/12hも進入し、ダンプや大型貨物車も2倍にふえたとのこと。もし全区間4車線化して更に便利になれば、石灰大型ダンプも当然進入してきましょう。それらが本来、風致的のどかな学校かんきょうであったうえに掘割端という、他にはない価値を有するところを、破壊に等しい幹線道路を貫通させ、大型ダンプも疾走する状態をつくりだす大人たち…。

学童の目にどううつるのでしょう？

(3) 市の「都市計画マスタープラン」には、中央地域のビジョンは「城下町風情を感じるにぎわいの町」なのでから、殺風景な4車線幹線道づくりよりも城下町風情の保全に全力を傾注すべきなのです。“お城下”のコトバが泣きますので…。

まず、掘割を修復して、学童の心にやすらぎを…。

・議事の3に関して

・資料8(別紙)の第3案

その中のデメリットに(駐車場撤去の理由もなくなる)という点について

・おかしいと思うので別紙ご参照願います。

【別紙】

・第3案の右端のデメリットのところ、駐車場撤去の理由もなくなる一という表記があります。

つまり、今のまま放置するという一では、大変おかしいと思います。一というの一

1) 元来、新堀駐車場は江ノ口川が廃液で汚染され、支流の新堀川も汚れた昭和40年代、観光面でみっともないから、汚れた川面をおおい隠す目的で(高知市史民俗編)築かれました。S47年完成から今年で45年。汚染はなくなり川は組成しました(※昭和46年に生コン事件発生)

2) 本来の目的はなくなりましたが、現在、北部分のみ営業し、南部分は放置され、異様な姿で県外のお客さまをお迎えしています。

3) そんな姿のまま、更に延期してお客さまに異様な姿をさらすのですか？

県都の“おもてなし”は城下町風情あふれた和やかなムードの姿がベターです。やはり、マスタープランのビジョンの実現が待たれます。

4) うす汚れた負の遺産として残った新堀駐車場は、パルプ廃液時代の負の遺産なので、記録写真にして保存するとしても県都の観光上、不向きな施設。

5) ホスピタリティあふれるべき県都の評判を思うと、このまま放置する方がベターなのか、よく考慮してほしい。

6) 第3案に決まる一ということは、新堀川の生態系の維持を知事と市民が求めたわけですから、掘割の修復とともに、可能となる全域の生態系も修復・復活が図らねばおかしい。

道路セイビも「人と生き物にやさしい道づくり」に転換し、さすが、志国おもてなしの国だと評価される高知家にふさわしい姿になってもらいたい。

・歩行者用信号につきましては、一般的に横断する道路幅や周辺環境に応じて横断時間(青信号の時間)が検討されています。現在もはりまや橋小学校周辺における東西の歩行者用信号については、車両用信号が青色になる前に青色になるよう制御されており、車両に対し注意を促す工夫がされています。工事中断区間が再開となった場合は、小学校北側交差点と同様に道路幅に応じた横断時間が確保できると考えられます。

・「2014高知市都市計画マスタープラン」では、高知市中央地域にまちづくりのビジョンである「城下町の風情を感じるにぎわいのまち」に向けたまちづくりの基本方針として、はりまや町一宮線などの道路ネットワークの形成による都市交通の円滑化が掲げられています。

・これまでにいただいた協議会委員やパブリックコメントによる意見のもとに、工事を再開する場合は、4車線による工事を再開するのか、事業を中止するのかの2つの選択肢だけではなく、新堀川を覆っている駐車場を取り払ったうえで、できる限り川面を拡大するとともに、横堀公園の一部を切り込むことで、希少動植物が生息・生育する新たな干潟や水面を創出し、更には石垣の復元等により歴史的な掘割の風景を保全することを提案させていただいたところです。

・対応方針については、総括的な回答のとおりです。

2-5	高知市 はりまや町	男性	80代 以上	<p>嘗て高知市は多くの大小河川の流れた風光明媚な二十四万石の城下町でありました。それが都市計画等に依り段々と埋め立てられ、現在殆ど残って居りません。</p> <p>新堀川は、旧の高知市と下知村の境界の水路で、昔の四つ橋の景観は、得も言はれぬ情緒がありました。ぜひ残してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>江戸時代に掘られた風情のある掘割が残る新堀川は、大変貴重であると認識しています。</li> <li>このため、新たな道路計画案では、江戸時代の積み方による石積を再現し、再生、復元することで、桜井橋から電車通りまでの連続性により、掘割の風景の創出を提案しています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-6	土佐市	男性	50代	<p>第1案、第2案ともミティゲーションという事からいえば、かなり考えて導き出したものだと思います。</p> <p>しかし、この計画を実行すれば、まず、歴史的遺産が埋没してしまいます。また、公園を崩して作る人工の藻場や干潟が果たしてシオマネキなど希少生物の新しい生息場所になる保証はありません。むしろ道を作ることで高知県が誇るべき財産が失われていくと思います。</p> <p>歩行者特に子供の安全、自然保護、歴史的遺産保護を両立するには、この区間の通行止めと遊歩道化が必要だと思います。</p> <p>高知市の真ん中で生物多様性について目の当たりにでき、幕末を生き抜いた人々の生活を知ることができる場所作りは道路を通す以上に将来的に大きな宝となっていくでしょう。</p> <p>住民もシオマネキもこの場所で生活しているわけで、安全、安心な環境が必要です。自動車は別の所を通っても、何ら問題はないはずで。今はちょっと不便でも、20年後、30年後には交通渋滞は減ってくるでしょう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな道路計画案では、歴史的遺産である江戸時代の堀につて、右岸側の石積は道路の影響がない範囲は、現在位置で保存し、左岸側は、江戸時代の積み方を再現した再生や復元を計画しています。また、道路によって見えなくなる部分については、現地へのマーキングや写真と解説による記録板の設置など、保存策の提案をしています。</li> <li>新たに創出する水面や干潟は、その機能が維持されるかどうか、専門家の意見を聞きながら、生息環境となるようモニタリングを通じて改善を図っていくことを考えています。また、工事期間中においては、事前に環境調査を行い、シオマネキ等は浦戸湾周辺の干潟へ移植することを考えています。</li> </ul>
2-7	安芸市	男性	60代	<p>議事2について：道路か自然及び歴史遺産の保護かという二者択一ではなく、両方を生かすような感じでよさそうな案ですが、基本的に両立はできない事案です。高知県希少野生動植物であるシオマネキを例にとると、道路工事を行うだけで大きな環境の変化であり、シオマネキは死滅する可能性が大です。浦戸湾内でもわずかししか生息適地がなく、なかでも新堀川はすでに道路になった場所も含め浦戸湾の大きな棲息地でした。狭い川に大きな杭を打ち水面、干潟を覆う道路をつくるのですから、環境は様変わりします。道路になる対岸の横堀公園を削り取り、あらたな干潟を創設するというのですが、人工でつくった干潟にこれほど希少（棲息環境・適地の狭い）なシオマネキが、棲息できるとは考えられません。県民の財産である、歴史遺産、自然の宝庫をただの道路にするか、新堀川を残して、磨けば光る宝物として地域商店街、高知市を活性化させる素材として活用していくのか、将来を見通した街づくりの考え方として、道路幅は中止すべきです。</p> <p>道路を拡張すれば、便利になり街が発展するかのよう意見も聞きますが、排気ガス、騒音が増え高速で走る車にお年寄りや子どもおびえ、広い道路を横断する際の危険は増大します。どんな場所でも道路を立派にすればよいという考え方は、街づくりとは両立しないと考えます。</p> <p>議事3について：多くの反対意見があり、工事が中断されて約6年。これほど多くの反対意見は、いままでのような道路ありきではなく、道路幅によって得られる少しの便利さよりも、それによって失う環境、歴史遺産のほうが重要だと多くの人々が考えているということだと思います。</p> <p>立派な道路など、どこにでもあります。今ごろ、立派な道路を自慢しても笑われるだけです。県都のど真ん中で、絶滅危惧種の希少な動植物がたくさん生息し、道路から簡単に観察できる都市は我が高知市だけです。</p> <p>新堀川は江戸時代、町民が造った堀川で、護岸の石積みはその時代のものです。すでに道路になった右岸上流には「がんぎ（潮の満ち干に関係なく船に荷を積み卸しできる岸壁。新堀川が水運に利用された歴史が残されていた）」がありました。</p> <p>川の周りには、日本の近代史で重要な役割を果たしたキラ星のような偉人たちの史跡が点在します。たとえば、東洋のルソーと称えられた中江兆民生誕地、土佐勤王党盟主武市半平太郎跡と道場跡は新案では一部を削り取ろうという横堀公園にあります。門弟であった岩崎弥太郎、清岡道之助、河田小龍などを導いた岡本寧捕の塾跡などがあります。こうした歴史的財産は新堀川があってこそ生きるのです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>はりまや工区の交通の状況については、現状でも将来の人口減少を踏まえた推計交通量においても、4車線が必要な区間となっており、通行止めや遊歩道化を行うことは、周辺道路の新たな渋滞を誘発し、現実的ではありません。</li> <li>第1回まちづくり協議会を受けた1回目のパブリックコメントでは、多くの反対意見をいただきました。一方で、これらの意見を踏まえ、第2回まちづくり協議会でお示しした新たな道路計画案に対する2回目のパブリックコメントでは、多くの賛同する意見をいただいたところです。</li> <li>このように新たな道路計画案では、新堀川に残る貴重な自然環境や江戸時代からの掘割の風景、また、周辺に数多く残されている偉人達の史跡等を観光資源として活用するため、高知市と連携し、歴史案内板の設置やまちあるき「土佐っ歩」へのルートに組み込むなどの提案を行っているところです。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

				<p>これらは高知県庁と高知市のものではありません。高知市民、県民、国民の財産です。新堀川の真価を生かすために、新たな視点で、これまで道路にしてしまった場所を元の新堀川に戻す公共工事を行うべきです。幸いなことに「がんぎ」などは将来に生かすという観点から破壊せずに埋設保存されています。隣国の韓国では清溪川の復元をし、清溪高架道路の撤去と同時に河川の復元工事が行われ（全長約5.8km）市民の憩いの場となって、世界中から注目、賞賛されました。新堀川も復元工事を行い地域興しの宝物にしてもらいたいと考えます。</p>	
2-8	高知市 瀬戸東町	男性	30代	<p>議事2について 新堀川のシオマネキやトビハゼ、アカメの幼魚を含む貴重な生物たちは、豊かに広がるコアマモの群落や、シオマネキが生息の場として選んだ干潟の存在がなくては生きていけません。 川の上に道路を作れば日の光は遮られ、コアマモの育成に悪影響を及ぼします。 シオマネキが必要とする干潟も、人工的に作ったものでは不適切でしょう。 生き物を育む川の力を元に戻すべきだと思います。 新堀川を元に戻すことを前提とした道路整備が重要であると私は考えます。 それこそが自然と人との共存の、本当の意味でのあるべき姿だと思います。 今一度、川の重要性を認識して頂き、自然豊かな高知の街づくりをお願い致します。 以上をパブリックコメントとして提出致します。</p> <p>議事3について 街づくりには、快適かつ豊かな環境整備を行うことが理想とされると思います。 我々のふるさと高知の豊かさとは、多くの自然を最大限活かした街づくりがあってこそ体感出来るものではないかと考えます。 街中を流れる新堀川は、貴重な史跡があり、貴重な生き物が息づく素晴らしい環境です。 新堀川を道路工事を主軸とした開発で失ってしまうということは、高知にとってあまりにも大きな損失です。 既に道路となってしまった区間を元の川に戻し、高知の自然や歴史をテーマとしたシンボルとして大切に未来に残すべきだと考えます。 開発のあり方の違いで、既に多くの自然を壊してしまった他県の例を見ても、まだまだ美しい自然が残る高知の魅力は、今後も沢山の観光客を呼ぶことでしょう。 新堀川を元に戻し、大切な観光資源としての整備を行い、川を主軸とした道路の整備こそが、これからの高知を更に魅力的にすると考えます。 私は、自然溢れる豊かな街づくりを、心から望んでいます。 以上をパブリックコメントとして提出致します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の真ん中を流れる新堀川にシオマネキやアカメの稚魚、トビハゼが生息する環境は大変貴重であると認識しています。また、周辺には多くの史跡等が保全されており、歴史や文化的にも貴重な地域であると考えています。</li> <li>新たな道路計画案では、現在、駐車場に覆われ失われている自然環境や、新たな道路の設置により失われる横堀公園前の環境について、新たに、川面や干潟を創出し、空間が不足する横堀公園前については、公園の一部を切り込んで確保する計画としています。また、江戸時代の堀の風景を保全するため、当時の積み方で石積を再生、復元し、連続性の創出を図る計画としています。</li> <li>これらの取り組みにより、新堀川の新たな環境や歴史に配慮した整備を観光資源として活用すべく、歴史案内板の設置やまち歩きマップへの位置付けを提案しています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-9	高知市 一ツ橋町	女性	60代	<p>これ以上の工事は必要なく、現状のままでよいと思います。 ひどい交通渋滞でもなく、水辺の自然を残す方に価値があると思います。 稀少生物の存在は、市民みんなの財産です。</p>	
2-10	高知市 長浜	女性	-	<p>「都市計画道路はりまや町一宮線の拡幅」に反対します。あの地は新堀川を中心に大事な自然が残っているところであり、環境、観光面からも拠点として考えるべきであるし、はりまや橋小学校の児童生徒の通学等の安全面を考えても車道は狭めこそすれ拡げるべきではないと思います。</p>	



2-11	高知市 北竹島町	男性	50代	<p>第2回のまちづくり協議会で提案された道路計画見直し案には反対です。 何故かといえば、工事によって、現在かろうじて保たれている生態系が壊滅してしまうからです。単に絶滅危惧種の保護という問題だけにはとどまりません。 それはともかく、以下「まちづくり」という観点から。</p> <p>I 観光・・・高知市の中心部の観光エリアを南北は高知駅から鏡川東西を高知城からはりまや橋と仮定して、新堀川は、はりまや橋から徒歩3分。開発の仕方によって、新たな観光スポットの創出も充分可能です。</p> <p>II 教育・・・はりまや橋小学校も含め環境教育、体験学習、生涯学習の場として活用できる開発が可能です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな道路計画案においては、希少動植物の専門家の意見を踏まえ、生物が生息・生育できる環境となるよう、整備後の環境をモニタリングし、改善を図っていく予定です。</li> <li>・観光面では、新堀川東側市道の歴史風情ある道としての整備や江戸時代の掘割の風景の創出などと、新堀川境界の多くの史跡などが連携できるよう、歴史案内板等の設置やまちあるきマップへの位置付けを提案しています。</li> <li>・環境教育においては、希少動植物の生態学的な解説板を公園や川沿いに設置したり、環境調査のモニタリングに、子供達や地域の方々に参加をいただくことを提案しています。</li> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-12	高知市 新屋敷	男性	70代 以上	<p>1、整備の在り方を、上からの目線で提起せず、全市的な視点で広く深く論議をするため、消化不良のまま結論を急ぐことには断固として反対する。</p> <p>① 新計画と称するものは、局部的に希少動植物に配慮する工夫を強調しているが道路拡幅延長工事と県自然環境保全条例、県希少動植物保護条例に基づく、高知市中心部での全国的にも例のない希少動植物生息地を保護する意義とのバランスに触れず公正・公平、透明性確保、予算の効果的運用という公共事業の原則から外れている。 私共は、次の措置を県として実行するよう強く要望する。</p> <p>① 条例に基づく、新堀川境界を「野生動植物保護区」として指定し、条例32条（施行規則）に規定された希少野生動植物保護専門委員、希少動植物保護推進委員、希少野生動植物保護推進団体を配備すること。（浦戸湾も対象とする） また、立て看板で川の歴史、動植物の解説を行う。観光的な面だけでなく、学校教育、社会教育の現場として活用する施策を行うことを明文化することの実行。</p> <p>② 協議会委員及び都計課職員に自然保護に関する法令知識が不十分なまま工事手法だけ論議するのはコンプライアンスの欠如であり。次回では優先的な議題とすべきで、少なくとも、県自然環境保全条例、保護基本方針、県希少野生動植物保護条例を配布し説明することを強く要望する。</p> <p>③ 傍聴者等、委員外の発言時間を一定保障すること。パプコメの形骸化は不信を増幅する。3回目のパプコメ又は公開の討論会を求める。</p> <p>2、道路計画の考え方 今までの協議会内容では、まちづくりの将来的展望（コンパクトシティ、少子高齢化労働力確保の困難性等）を含めた包括的なまちづくり問題の提起もなく目先の浅い論議に偏っている。</p> <p>① 当面の工夫の問題では、私共が先に提案した、電車通りの出口の三車線化工事、信号改善、通学時の大型車の進入禁止、スピード規制（35キロ）という費用負担の少ない対応策で問題点の大部分は改良可能である。数十億円も公金投入は不用である。 協議会も単に事務局案への賛否に終始しては市民の納得は得られない。</p> <p>② 当該工事地区は、四車線化しても電車通りに出るだけで、南へ貫通する道路は狭く橋も小さく幹線としては無意味である。しかも電車通りへ出てもすぐ信号があり渋滞に巻き込まれる。本件工事は、地元の不便さ解消要望を逆用した下記の大規模投資の促進策の一環である。 一方、県は、<u>都市交通マスタープラン</u>と称して、<u>比島公園発、新堀川沿道路から電車通りを越えて鏡川沿いに出て西に向かい、南奉公人町沿いを北上し上町2丁目から山の端駐在前で東に折れ駅前通りを東進し入明立体交差から、現産業道路を東進し比島公園に帰る道路計画をたて公表している</u> 県等は「高知市中心部における魅力ある交通空間の形成」と自画自賛している。 しかし、既設の道路は渋滞の発生解消は見通せず公共交通も走っていない、極めて不自然かつ不便な道路であり、<u>入明立体は水没事故多発の半地下構造である。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新堀川境界及び浦戸湾周辺については、人口が密集している地域であり、高知県希少野生動植物保護条例に規定します野生動植物保護区に指定した場合、県民の皆様の活動を制限することにもなりますことから、まずは条例の目的である「生物の多様性及び自然との共生」の重要性を地域の皆様にご理解いただくことが必要と考えており、保護区として指定する予定はございません。 また、希少野生動植物保護推進地区は、保護区及びその周辺地域において認定し、希少野生動植物保護推進員又は希少野生動植物保護推進団体は、保護推進地区において認定されることから、これらについても認定する予定はございません。 なお、希少野生動植物保護専門員については、現在、希少野生動植物の分類、生態、生息状況等に関する専門的見識を有する10名の方を専門員として委嘱し、地域を限定せず県の自然保護行政に関してご協力をいただいております。</li> <li>・工事を再開する場合の希少動植物への配慮については、各種専門家の意見を踏まえ、それらが生息、生育できる環境の創出について提案しています。また、人工干潟などについては、モニタリングにより改善を図るなど、道路整備と環境保護の両者が歩み寄れる検討を進めていく予定です。また、ご意見にもあるように希少動植物の生態学的な解説板の設置や、子供達の環境教育の場にするということについても提案しています。</li> <li>・自然保護に関する法令知識については、第2回まちづくり協議会から環境共生課がオブザーバーとして参加しており、第3回まちづくり協議会では、ご提案の各種条例を配布しております。</li> <li>・傍聴者等、委員以外の皆さんの意見につきましては、年齢層や地域性を含め、広く県民からの意見を聞くため、2回のパブリックコメントを実施しています。</li> <li>・はりまや町一宮線（はりまや工区）は、都市部の幹線ネットワークの</li> </ul>

				<p>一方、電車通りから鏡川まで、また鏡川沿い新道（何れも四車線）は実現性が全くない。まさに「夢道路」である。しかも殆どの市民はプランを知らない。</p> <p>この循環道路を県が投資して設立した「県・市協同経営」で市内唯一の公共交通「とさでん交通」は通過もせず停留所もない。これが公共交通路と言えるか市民を愚弄したプランである。</p> <p>都計課は、新堀川沿いの本件工事が単なる渋滞対策工事であることだけを理由としているがこれは欺瞞である。無益な公金投入のプラン事業推進の一環である。</p> <p>次の協議会では、この「都市交通マスタープラン」「中心市街地内環状線」を工程表を添えて説明すべきではないか。</p> <p>③ まちで暮らす者の将来展望は、歩行者最優先、次に自転車に暮らせるまちづくりであり、自動車に頼る生活からの転換である。車に頼りすぎないまちづくりの展望を協議題として本件工事との関連を話し合う場を持つべきである。</p> <p>④ 特に説明も協議もされていないのは「費用対効果」の問題である。工事は、全て全県・市民の税金で賄われている。耐用年数48年（国交省基準）の橋梁型の暗渠道路は将来何時までも税金の補填で支えられるかどうか？ランニングコスト・補修費はどの程度か？疑問はつきない。今までも一宮～はりまや町工事は県・市と国から借金（起債）し利子払いに追われている。</p> <p>予算・決算、借入金の実態を報告し慎重な検討を避けては詐欺的公共工事といわれても仕方がない。直ちに透明化を図ることを求める。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	<p>位置付けをしており、現状においても、また人口減少化の社会情勢の変化を反映した将来の推計交通量においても4車線が必要な区間となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市交通マスタープランでは、工事を中断しているはりまや町一宮線も市街地内環状道路として位置付けており、環状道路の南側東西の道路については、鏡川沿いではなく、国道33号の電車通りとなっています。</li> <li>費用対効果については、第3回まちづくり協議会において、一般的な道路の3便益（①時間短縮、②経費減少、③事故減少）で試算した結果、費用を便益が上回ることをお示したところです。また、道路3便益以外にも自然環境の創出や、防災対策、観光資源としての効果も期待されます。</li> <li>予算、決算、借入金等につきましては、現段階では、詳細設計ができていないため、お示しすることはできません。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-13	高知市 孕西町	女性	-	<p>都市計画道路、はりまや町一宮線の整備について 前略</p> <p>大トラックがはりまや小学校のすぐ側を走ると胸が痛みます。</p> <p>また、浦戸湾に流れる新堀川は、シオマネキなど絶滅危惧種が生きています。全国的にも珍しいこの貴重な環境は大変貴重であると認識しています。</p> <p>大切に、本県の宝として後世に残していただきたいです。先日、三島市を訪れた時、市の中を流れる源兵衛川はせせらぎ事業として整備されて、蛍が飛び交い、かれんな梅花藻が咲くようになり市民の憩いの場となっています。このように自然と共生する整備をしていただきたいです。むしろ、横堀公園を充実して行くことのほうが経費もずっと少なくすむと思います。</p> <p>以上よろしくお願ひします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>街の真ん中に、希少動植物が生息・生育する新堀川の自然環境は、大変貴重であると認識しています。</li> <li>一方で、地域の住民からは、4車線整備を求める多くの意見をいただいております。</li> <li>まちづくり協議会では、このような両面の意見を踏まえ、道路整備と自然環境の共存について、議論を深めてきました。</li> <li>最終的には、まちづくり協議会において、提言という形で意見をとりまとめていただき、県として判断することとしています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-14	高知市内	-	-	<p>めずらしい生物や自然の残る町づくりの為にも四車線化は反対です。</p> <p>子ども達が自然の中で楽しめる町づくりをすすめてほしいです。</p> <p>安全性の面からも学校の近くなので反対です。</p>	

2-15	高知市 上町	男性	50代	<p>私は、2003年の『高知市都市計画マスタープラン』策定委員会委員長や、土佐橋地区交通結節点改善事業施設検討委員会副委員長をつとめておりました。当時は高知大学在籍でしたが、現在は大阪市立大学大学院創造都市研究科に在籍して都市再生に関して教えていますが、高知市在住です。</p> <p>都市計画道路はりまや町一宮線については、平成23年の高知市総合計画審議会においても、計画を廃止すべきであるという意見を申しており、出席されていた方はご記憶のことと思います。</p> <p>その理由は、第二次世界大戦の空襲により、多くの歴史的な建造物が失われた高知市中心部において、藩政期の石垣が残っている堀川を現状のまま保存すべきであるためです。</p> <p>計画では、西側の石積みを撤去することになっています。これが大きな問題です。東側の石積みを記念に残しただけでは、藩政期には重要な役割を果たした堀川がどれくらいの川幅であったのか、二度と目で見ることができなくなります。歴史的建造物は、いったん取り壊してしまえば、永遠に取り戻すことはできません。現在の社会経済の状況だけで判断しては、将来に禍根を残すこととなります。私たちの子どもや孫といった、将来の高知市民のために、川面すべてを残しておくべきなのです。</p> <p>高知市の人口が減少していく一方で、将来的に交通量については増えていくとは考えられません。交通量の増加予測を前提にした都市計画道路は、廃止も含めて見直すべきです。ソウルの清溪川は、高架道路を取り壊して、川面を復活させたところ、市民に大人気の空間に変わりました。高知県も、過去の計画にとらわれず、計画を廃止して、貴重な歴史的建造物を守るという英断を下す、という勇気が必要です。この歴史的建造物すべてを守るという論点をぜひ検討して頂くよう、お願いいたします。</p> <p>なお、参考資料として、当方が執筆した藤塚吉浩・高柳長直編(2016)『図説 日本の都市問題』古今書院のなかの、「城下町の変容」を添付ファイルとして送らせて頂きます。都市計画道路についても言及しております。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画を廃止すべきとの意見について、はりまや町一宮線は、H22 高知都市圏の交通計画マスタープランにおいて、市街地内環状道路として位置付けており、周辺道路の渋滞緩和に寄与するものと考えています。</li> <li>・また、藩政期の堀の幅が見られなくなるとの意見について、整備完成工区で行った雁木の位置や規模をマーキングで保全したように、掘割の幅も同様に保全することや、写真と解説による記録板の設置による保存を提案しているところです。</li> <li>・なお、はりまや工区の交通量については、現状でも、将来の人口減少を考慮した推計交通量においても、4車線が必要な区間となっています。</li> <li>・対応方針については、総合的な回答のとおりです。</li> </ul>
------	-----------	----	-----	---	---

## 第2章 都市の歴史

### 1. 城下町の変容

#### (1) 城下町起源の都市

日本の主要都市は城下町として発生した都市が多い。明治期における128都市の起源を検討した浮田(1987)によると、近世に城下町であったものは78(60.9%)であった。

図1の上図は、市町村制の施行された1889(明治22)年の『日本帝国国民籍戸口表』により、北九州・中国・四国地方において現住人口が1万を超えていた市町について示したものである。これらの市町のうち長崎、赤間関(現下関)・尾道・撫養(現鳴門)は港町であるが、その他はかつての城下町である(浮田, 2010)。

図1の下図は2015年に人口10万を超えている都市を示したものである。北九州・中国・四国地方において上図(人口1万超の村を含む)になく下図にある都市は、諫早、佐世保、唐津、大牟田、筑紫野、春日、飯塚、別府、宇部、岩国、東広島、出雲、倉敷、西条、新居浜である。これらの中には上図の江

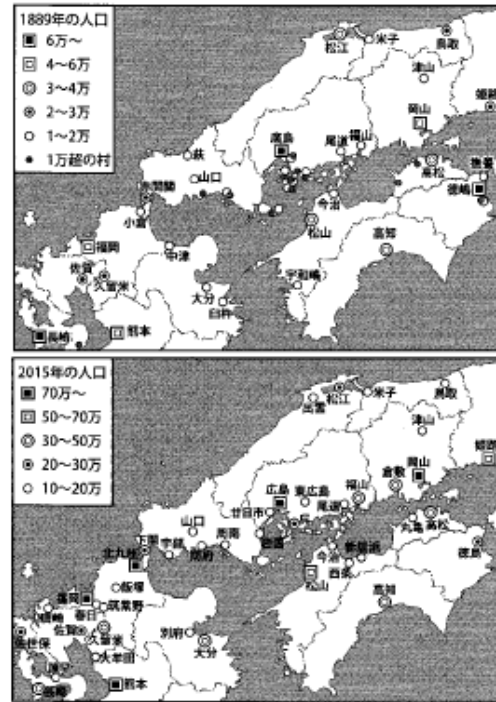


図1 北九州・中国・四国地方における都市人口(1889・2015年)  
注) 上図の高松は、市制の施行された1890年の人口を示している。  
『日本帝国国民籍戸口表』と国勢調査により作成。

戸時代に城下町や陣屋所在地、港町であったものも含まれているが、多くは明治以後に近代工業が発展した都市であった。中国・四国では、出雲以外は瀬戸内に、新居浜と西条以外は瀬戸内海北岸の山陽側にある。

上図に示されている歴史的都市は、地方の中心都市として機能している。県庁所在都市はもちろん、そのほかの都市、たとえば久留米は福岡県南部、米子は鳥取県西部、福山は広島県東部、津山は岡山県北部、丸亀は香川県西部の中心地として機能している。上図にはあるが下図にないのは、萩、宇和島、撫養である。萩と宇和島は城下町であり、撫養は港町であったが、いずれの都市においても近代産業の発展に乏しかった。

城下町は、城を中心に築かれた町であり、近世には軍事的・防衛的機能を備えるとともに、藩領の政治・経済・交通・文化の中心都市であった。城下町の大小は藩領の大きさに比例し、大藩の城下町は大きく、小藩の城下町は小さかった(浮田, 2010)。

四国の2015年人口の上位4都市は、松山(51.5万)、高松(42.1万)、高知(33.7万)、徳島(25.9万)である。1873年人口は、徳島が4.89万で1位、高知が3.98万で2位、高松が3.27万で3位、松山が2.61万で4位であり、2015年の順位と逆である。これは、江戸時代の藩領の大小が反映されている。藩主の所領の石高から藩領の大小を考えると、徳島の蜂須賀家の25.7万石が1位、高知の山内家の24.2万石が2位であった。徳島藩は阿波国と淡路国の2国を領有し、土佐藩は土佐国を領有していたのに対し、高松藩は讃岐の東部約3分の2を有し、松山藩は伊予の中部を所領としていた(浮田, 2010)。

#### (2) 城下町と河川との関係

城下町は、その藩領内を流れる主な河川の下流部や河口部に立地していることが多い。小倉は荒川、鳥取は千代川、岡山は旭川、広島は太田川、岩国は錦川、萩は阿武川、徳島は吉野川の、河口部か下流部の沿岸に位置している。これは、浮田(2010)によると、次の四つの意義があった。

① 大きな河川の下流部には、広い沖積平野が形成されており、城下町はその平野の中心地を占めていた。

キーワード 河川 身分的地域制 藩  
遠見遮断 水路 藩領

### 1. 城下町の変容

② 河川は、鉄道・自動車のような近代交通機関の登場まで、重要な交通路であった場合が多く、河口部、あるいは、下流部に発達した城下町は、その河川の水運を通じて、領内の交通拠点となった。

③ 海運のための港の発達にも適し、藩の対外的な交通(たとえば大阪や江戸との間の海運)にとっても便利であった。

④ 城下町の軍事的・防衛的機能という観点からは、河川は城下町の防衛線として、濠に相当する機能を果たした(浮田, 2010)。

図2は、高知城下町の明治以降の変化を示したものである。中央に高知城があり、江ノ口川と鏡川を外濠として、城下町が形成された。鏡川はかつては潮江川と呼ばれており、また江ノ口川という名称から、高知城下町は河口に位置したことがわかる。

#### (3) 城下町内部の変化

城下町では、当時の社会体制を反映して、身分に基づいて居住地を分ける身分的地域制が明瞭であった。具体的には、上級士族屋敷、下級士族屋敷、商人町・職人町からなる町人町、寺町に分化していた。寺町は、城下町の防衛前線としても役立つよう配慮された(浮田, 2010)。町人町には、商人町と職人町があり、職人町では職種別の町が形成された。

高知城下町では、升形から堀詰までの間が武家屋敷からなる邸中であった。城郭の周辺に侍屋敷が配置され、町人町は、堀詰より東と升形より西に配置された。東の町人町では、細工町、紺屋町、材木町、外側には鉄砲町が配された(大脇, 1997)。

明治以降、町人町のうち商人町はその都市の中心商業地として発展したことが多い。城下町と士族屋敷については、土地利用の変化が著しく、軍隊、官公



図2 高知城下町における明治以降の変化(2016年)  
高知市史編さん委員会・地図部会編(2012)をもとに作成。

庁、学校などの用地となることが多かった。高知では、城近くに県庁、市役所などの官公庁、城よりも東のところに学校などの文教施設がある(図2)。

城下町の内部を詳細にみると、その街路形態においても特徴があった。軍事的・防衛的観点から、T字型や斜交型や鍵型の街路のように、遠くを見通せないようにする遠見遮断をした街路形態があった(浮田, 2010)。高知城下町では、廓中内の南北街路は、江ノ口川・鏡川間を貫通するものではなく、遠見遮断も随所にあり、広小路も2カ所現存するように防衛的プランがあった。(大脇, 1997)。

近代的な交通手段の発展に伴い、道路の幅や、街路区画の整理によって、消滅したところも少なくないが、そういう変化があまり進まなかった都市では、往時の城下町の街路景観が残っている。現在では、交通上の障害となったり、交通事故の原因となったりするので、直線的で見通しのよい街路に改めようという意見もある一方、町並み修景保存の動向の中で、その意味が見直されているところもある。

城下町を特徴づけるものの一つが水路である。図2は、高知城下町を示した寛文九年図(1669年)により、かつての水路の位置を示している。堀川は浦戸湾につながり、藩政期を通じて運河の機能を果たし、藩内各地の物流の拠点となった(大脇, 1997)。それは、高知城下町で度々起こった水害に対応するためにも、重要な水路であった。廓中の東西に水路があったが、身分的地域制の境の意味は明治以降なくなった。雨水道や下水道の整備により排水路としての存在意義は薄減し、陸上交通の発達によって水運の主要路として運河が利用されることもなくなった。水路の大半が、埋め立てられたり、暗渠化されたりして、見るができなくなった(図2)。はりまや橋は全国的にも有名であるが、水路が無くなったところに橋の欄干だけが残されていたため、落胆した観光客も多かった。高知市では、はりまや橋付近に水路を一部避らせた。

しかし、はりまや橋小学校付近の南北の旧運河である堀川は、都市計画道路整備のため暗渠化される計画があり、残っている貴重な歴史遺産である水路を守ることは容易ではない。堀に由来した新堀小学校の校名は追手前小学校との統合により、はりまや橋小学校に変えられ、運河として利用された掘割は人びとの記憶からも失われつつある。

(藤塚吉浩)

2-16	高知市 布師田	男性	60代	<p>新堀川と周辺の整備については、今ある自然をできるだけ残して行くことを基本に考えて頂きたい。提示されている案から選ぶなら、第3案「現状のまま」を支持する。</p> <p>他の案で特に目につくのは「干潟の造成」である。このような「干潟」ではシオマネキほか、いま当該地に生息している生物相が存続する可能性は非常に低い。水の生物を多少とも扱った経験のある人なら、この計画が生物の保護に結びつかないことは容易に理解されるはずだ。</p> <p>そもそも新堀川の干潟は川の流れの変化、水の停滞などの条件により自然にできたものである。人工干潟を造っても、その後の水の流れによって、その干潟が生物に提供する諸条件は変わって行く。たとえば干潟を構成する泥土の性状（粒子径や成分）も変わる。</p> <p>シオマネキが摂食している珪藻類についても、水が運んで来る藻類の種類や量は、カニなどの生物にとっての干潟環境を作る大きな要員である。計画されている人工干潟では、そのような要因が考慮された痕跡がない。</p> <p>したがって、今の計画第1、2案で提示されている人工干潟は、シオマネキの保護に結びつかない。いま自然にある良好な環境を捨てて、わざわざ粗悪な環境を造ることになる。シオマネキ保護計画というよりはむしろ、シオマネキ駆除計画である。よって第1、2案には強く反対します。</p> <p>新堀川周辺の景観やアメニティについては、もっと別の観点から計画を練っていただきたい。とりあえず「まず道路ありき」でそればかりが先行し、自然保護をこれほど無視した計画には反対するしかない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>希少動植物の保護につきましては、専門家の意見をいただきながら、水面の創出や干潟の造成について提案をしています。</li> <li>第3回まちづくり協議会において、委員から人工干潟などによる生息環境の創出においては、モニタリングを通じて改善していくことで、より生物が生息できる環境作りを進めていくことが重要との意見がありました。工事が再開になった場合は、これらの意見を踏まえた取り組みを行ってまいります。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-17	高知市 桜井町	女性	80代以上	<p>身近にある自然を大事にしてほしい。 高知市の中心地である新堀川の自然を大事にしたい。</p>	
2-18	高知市 桜井町	男性	60代	<p>新堀川界隈の・岡本寧甫・中江兆民・武市半平太と菜園場・田湊付近・半平太道場跡 「土佐の高知の菜園場前のこの土地が」 「やがて世界を動かす軸になるぞ」 (資料別添)」を発信する工夫をしてほしい</p> <p><b>【添付資料記載内容】</b> 竜馬が弥太郎に 「弥太郎、お前の立っちよる土佐の高知の菜園場前のこの土地が」 「やがて世界を動かす軸になるぞ」 竜馬がゆく(二)文春文庫P256 著者 司馬遼太郎 発行所 文藝春秋より</p> <p>※本のコピーの添付については、省略させていただきます</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新堀川界隈に数多く残されている史跡等を活用するため、新堀川東側市道の歴史の道としての整備や、江戸時代の掘割の風景を創出するための石積の連続性の創出などと連携し、歴史案内板や観光マップ等の活用を提案しています。</li> </ul>

【添付資料】

**志** あるもの  
土佐へ  
来たれ  
土佐の偉人MAP  
日本の維新はあまや橋から

土佐の偉人マップを持って  
維新の偉人たちに会いに行こう！









**中江兆民 (1847~1901)**  
著述で奥宮愷斎から陽明学を学ぶ。長崎で雑誌に出会い、その後44回、ソニーの「社会契約論」の影響を受け、のちに自由民権の理論的指導者となる。

**岡田以蔵 (1838~1865)**  
土佐勤王党。武市道場之側と並び、度々の暗殺を「大断り以蔵」と呼ばれた。

**武市半平次 (1829~1865)**  
桜井町に創設道場を開塾。この土佐勤王党が組織された。先鋒は薩長、奥平部を含む約200名、藩士山内啓聖が討つた。道場跡の碑は、藩政公園内に在る。

**河田小清龍 (1824~1898)**  
日本通事。前住り田生まれ。岡本寧浦に陽明学を学ぶ。のちにジョン万次郎から洋の文法を知り、樺島に在る。

**自由民権派の地  
開成會館跡**  
幕末、古田東洋の遺志を継いで、後藤島二郎が殖産興業、富国強兵のために経営した。開成所に岩崎弥太郎、横濱局にジョン万次郎ら、5町が併存した。のちに立憲社、立憲會が合併され自由民権派の地となる。明治4年、両群衆を合併し、大分県立憲、両群衆の合併会館が行われた。

 <p><b>板垣退助 (1837~1919)</b> 自由民権運動の象徴的指導者。「板垣退助も自由は死にじの命」として高知で政治界に名を轟かせた。</p>	 <p><b>島本蘭溪 (1772~1855)</b> 日本画家。陶器作りで知られる。河田小清龍の師匠。手小唄を継承。</p>
 <p><b>岩崎弥太郎 (1834~1885)</b> 三菱財閥の創始者。安芸初生身。土佐開成社を創立。東洋の海上王と呼ばれた。</p>	 <p><b>ジョン万次郎 (1827~1898)</b> 土佐清水市中の決住まれ。15才で漂流。半年間のアメリカ生活の後、開成に向かい日本に共和制を海外事情を伝えた。</p>
 <p><b>奥宮愷斎 (1811~1877)</b> 岡本寧浦に陽明学を学ぶ。土佐勤王党の理論的指導者となる。</p>	 <p><b>新宮馬之助 (1838~未詳)</b> 土佐藩隊士。16才で河田小龍に学ぶ。藩内での権力者となる。維新後は海軍大尉にまで進む。</p>
 <p><b>長岡謙吉 (1834~1872)</b> 土佐藩隊士。南はりまや田に生まれ。藩内での権力者となる。大層なほどの権力を握る34才で死す。</p>	 <p><b>中岡慎太郎 (1838~1867)</b> 幕末の志士。41才で出陣。武市道場入門。奥平南多と並び、陸奥藩を組織する。維新と会館中に近江屋を襲われ、絶命。30才。</p>
 <p><b>近藤長次郎 (1838~1866)</b> 幕末の志士。河田小龍、島本蘭溪に学ぶ。のちに河田小龍と義勇同盟を結ぶ。27才で死す。</p>	 <p><b>間崎滄浪 (1834~1863)</b> 幕末の志士。河田小龍、島本蘭溪に学ぶ。のちに河田小龍と義勇同盟を結ぶ。27才で死す。</p>
 <p><b>坂本龍馬 (1835~1867)</b> 幕末、維新の志士。海援隊長。龍山社を設立。藩政改革を促す。龍山社にも参加。「龍山社」33才で断命。</p>	 <p><b>吉田東洋 (1816~1862)</b> 幕末の土佐藩の重臣。勤王党員らに暗殺された。48才。</p>

すでに工事がしてしまった「つめたい」空間（桜井橋から北側の区間）を「あたたかみのある歴史・文化と自然のある」空間にしてほしい  
桜井橋から北の道路はくるまがたくさん通るので騒音と排気ガスで安心・安全の空間でなくなっているのをなんとかしてほしい

地域を元気にするための街づくりの専門家を委員に入れてほしい  
街づくりの専門家を委員にするつもりがなければ、その理由を明らかにしてほしい

・桜井橋から北側の完成区間においては、幅広歩道へ歴史案内板の設置や植樹による憩いの場の創出を提案しています。  
・また、騒音や排気ガスについては、交通量が多くなることによる増加も考えられますが、一方、現在4車から2車への変更区間においてブレーキがかかり交通が停滞している区間については、4車線に整備された場合は、交通が円滑化され、緩和する面もあると考えています。

・まちづくりに関する行政機関である高知市都市計画課や、地域の発展や、高知市の発展を願って、20年も前から、町内会や、各種団体と連携を深め、行政に要望活動を行っている「江ノ口の明日を考える会」の代表の方に参加をいただいています。

<p>はりまや橋小学校東側の道路を地域のにぎわいを甦らすためにも「歩行者天国」を実施してにしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線は、都市部における幹線ネットワークの位置付けから、歩行者天国とすることは、周辺道路への更なる渋滞を誘発するため、困難と考えます。一方で、はりまや町一宮線の整備により、周辺道路の渋滞が緩和されるため、既存商店街を歩行者優先に活用することなどの検討が可能となります。</li> </ul>
<p>あたたかみのある自然と文化の豊かな「空間」をお互いにつくっていきましょう 「公」（おおやけ）は行政だけで担うものではないので、住民と一緒に担っていく仕組みを考えていきましょう 公共交通の活用をしていこう</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな道路計画案は、道路整備と自然環境の共存を目指し、更には周辺の史跡などの歴史的な資源を観光振興へ繋げるため、東側市道の歴史の道としての整備や江戸時代の掘割の風景の復元、歴史案内板の設置などを提案しています。</li> </ul>
<p>住民の方々が安心して暮らせるようにくるまの通行は「ほどほど」になるようにしてほしい。 クルマより人間優先で緑に囲まれたやすらぎの空間にして暮らしている人々がゆったりとした「場」にほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・また、人工的な水面や干潟が生態的に機能しているかをチェックするため、モニタリングの提案を行っています。</li> <li>・これらの取り組みには、地域住民や小学生にも関わっていただくことが大切であると考えているため、その際には地域の方のご協力をお願いしたいと考えています。</li> </ul>
<p>路面電車・乗合バスなどの公共交通をもっと活用して、クルマの活用はほどほどにする施策を考えていこう</p>	
<p>道路よりいのち 道路に使うお金を地震・津波・台風等の防災・減災対策に使ってほしい 身近な防災・減災対策の専門家を委員に入れてほしい 委員にしない場合はその理由をあきらかにしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県では、東日本大震災を受け、全庁をあげて南海トラフ地震対策に取り組んでいるところです。</li> <li>・はりまや工区は、この地域の収容避難場所であるかるぼーととはりまや橋小学校を結んでおり、津波からの避難や救援物資の搬送など重要な役割があります。また、身近な防災・減災対策については、町内会単位の防災訓練等が重要になりますので、町内会長などの意見が重要であると考えます。</li> </ul>
<p>横堀川付近の絶滅危惧種シオマネキは西側にしか生息していないのでそのまま残してほしい 絶滅危惧種シオマネキ・トビハゼ・アカメの生息する新堀川を「まるごと水族館」にして体験・体感観光地にほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シオマネキが生息している西側の干潟の代替えとして、公園の一部を切り込む提案をしています。これにより、西側以上の干潟環境を新たに創出します。</li> <li>・完成後は、環境調査を継続し、地域住民や子供達が参画するモニタリングを提案しています。</li> </ul>
<p>横堀公園西側の新堀川石垣は歴史遺産なのでそのまま残して欲しい。 「民活」で庭園が整備されている横堀公園を今のまま残してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横堀公園西側の石積は、道路の上部の影響範囲のみ撤去し、残りはそのまま保存することとしています。また撤去した石材は、駐車場撤去部などに活用します。</li> <li>・横堀公園の一部を切り込む部分は、大半が雑木林となっており、地元からは防災上、伐採の要望もあると聞いています。</li> </ul>
<p>道が広がってクルマがスピード出して走行するよりも渋滞しているほうがくるまのスピードが出ないので、安全 新堀小の東側の道路の歩道を広げてクルマの道をせまくして人間優先にほしい もちろん新堀川の川幅はそのまま</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや工区の渋滞により、周辺の生活道路が抜け道として利用されています。</li> <li>・また、この区間で、道を狭くし、人間優先にすることは、幹線ネットワークが構築されず、周辺道路の渋滞を引き起こすことにつながるため、抜本的な解決策にはならないと考えています。</li> </ul> <p>・対応方針については、全般的な回答のとおりです。</p>

2-19	高知市 上町	男性	60代	<p>はりまや一宮線の暫定2車線区間の4車線化に反対します。</p> <p>交通量は計画時の予測から明らかに減っています。 はりまや一宮線のはりまや工区での交通量予測を平成16年県都市整備部は「平成22年の交通量は高知駅前からはりまや橋までの電車通りが、区間により約23,000～31,500台/日、はりまや町一宮線の高知南国線から国道32号電車通りまでが、約23,900～32,500台/日と推定されています。」と発表しております。しかし平成29年時の交通量は、はりまや橋までの電車通りが20,700台、高知南国線から国道32号電車通りの交通量が13,700台と、予測からは大幅に減っております。明らかに予測を間違えております。少子高齢化など昨今の状況からは今後予測を超えることはあり得ません。4車線化には52億9,300万（平成17年都市計画課発表）あるいはそれ以上かかるそうですが、費用対効果は至って低い。今後交通量は減少するので未来にゆけば行くほどますます低くなります。今の2車線で十分です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少により、総体的な交通量は減少しますが、はりまや工区については、現状においても、人口減少を考慮した将来の交通量の推計でも、4車線が必要な区間となっています。</li> <li>また、工事を再開した場合の未整備区間の費用は、第1案の概算費用が約38.7億となっており、これには、自然環境や歴史への配慮、不測の事象への対応とした20%の予備費も含まれています。</li> <li>費用対効果については、一般的な道路の3便益（①時間短縮、②経費減少、③事故減少）で試算した結果、便益（効果）が費用を上回っており、また道路3便益以外にも自然環境の創出や、防災対策、観光資源としての効果が期待されます。</li> </ul>
				<p>はりまや一宮線の暫定2車線区間の4車線化に反対します。</p> <p>環境教育の場とするべきです。 道路建設により新堀川的环境は明らかに破壊されます。新堀川のそばには、はりまや橋小学校があります。現在の新堀川の自然は、市民がその経歴を傷つけてまで守った自然です。復活した新堀川は子供たちに「身近な自然は守ろうと思えば守れる」ということをしっかりと教えてくれる場所です。小学校のすぐ前にあり、ユネスコや環境省・高知県が推進している環境教育にはもってこいの場所です。高知市の子供から大人までの環境教育の場として今のまま残すべきです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな道路計画案では、駐車場撤去部や横堀公園前に新たに水面と干潟を創出するため、人工的な水面や干潟が自然環境として機能しているのか、モニタリングの提案をしており、これには、小学生や地域の住民にも関わっていただきたいと考えています。</li> <li>また、公園や東側の市道沿いには、希少動植物の生態を解説した学術的な説明板を設置し、子供達の環境教育に活用するよう提案しています。</li> </ul>
				<p>はりまや一宮線の暫定2車線区間の4車線化に反対します。</p> <p>県がやろうとしている4車線化は高知パルプと同じです。 かつて高知パルプは営利だけのために、江ノロ川に廃液を流し続けました。その結果生物はほとんどいなくなりました。当時の高知パルプ総務部長は、江ノロ川は「下水ですよ」と言い放ちました（1970年4月11日）。いまその水系である新堀川にふたをして必要もない道路を作り、生物の住めない状態を作り出そうとしている県は、高知パルプと同じです。この道路計画に反対します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>希少動植物が生息・生育する新堀川の自然環境は貴重であり、新たな道路計画案では、このような環境を極力保全した道路計画としています。また、どうしても道路整備により失われる横堀公園前の環境については、公園の一部を切り込み、代替えとして同等の規模の水面や干潟を創出することとしています。</li> </ul>
				<p>はりまや一宮線の暫定2車線区間の4車線化に反対します。</p> <p>時間のゆったりと流れる町を作ってほしい。 今後の少子高齢化を念頭に入れ、通過交通のことだけを考えた道路を作るのではなく、新堀川界隈の居住環境を守って、子供や老人たちに優しい町、時間のゆっくり流れる町を作るべきです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>はりまや橋小学校から北側の4車線供用により、交通量が増大したため、周辺的生活道路が抜け道として利用されています。</li> <li>未整備のままでおくと、今後の人口減少を見込んだ将来交通量推計においても、この状況は解消されません。</li> </ul>
<p>はりまや一宮線の暫定2車線区間の4車線化に反対します。</p> <p>第3期高知県産業振興計画をしっかりと推進してほしい。 県外観光客動態調査（観光政策課発表）によれば高知県を訪れる県外客の旅行形態別旅行目的割合は1位が名所旧跡観光施設めぐり、2位が自然見物町歩き、3位が食べ物です。新堀川界隈はこの1.2.3をすべて満たしております。しかもこのことが県外はおろか県内でもほとんど知られていません。いわばダイヤモンドの原石です。通過交通のための道路はやめて、この原石をしっかりと磨いて新しい観光地を作るべきです。第3期高知県産業振興計画のなかには戦略的</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新堀川界隈には史跡が数多く残され、希少種が生息する自然環境が街中に存在しています。</li> <li>新たな道路計画案では、新堀川東側市道を歴史風情を感じられる道として整備したり、まちあるき「土佐っ歩」のルートとして活用していただくなどの提案をしています。このように新堀川周辺の自然環境や史跡等が観光資源として活用できるよう、高知市と連携したまちづくりに寄与できると考えています。</li> </ul>				



				<p>観光地づくりとして「地域の核となる観光拠点の形成」と盛り込まれていますが、道路を作って地産外商なんて一言も書いていません。土木部は道路を作って、市民が始めた歴史観光の芽をつぶしにかかっています。明らかに産業振興推進部と土木部が異にしています。各部が対立することをして、県は本気で地産外商をやる気があるのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-20	高知市 はりまや町	男性	60代	<p>新堀川について一筆させていただきます。 今年も夏、大変暑い日が続きましたが、午後に仕事の手を休め、川辺のコンビニに車で通い一服するのが息抜きでした。というのも道中には、はりまや橋―新堀川―横堀公園と東西道路一直線にグリーンベルト（樹木の林立）があり、その木陰をつたいながら、又眼の保養をしながら車を取りに行く事が心の涼を求めるオアシスにもなりました。今、その川辺の一部の環境の危機を感じる者として、ペンを取りました。県の部長さんは「四車線にしないと渋滞と交通安全の問題は解決しない。」と言われますが、この南北道路で過去重大事故があったとはあまり聞きません。それが、今問題になっている部分に隣接するすぐ北側（江の口川の南側）で文化遺産である雁木をも覆いつくす拡張道路が先程、完成されて、少しして人身重大事故が発生しています。道が広がれば、運転者の心理として、必ず青信号が連続した場合、ほとんどの車がスピードを出します。それと、すぐ西隣りは小学校で朝夕、一年生を含む生徒さんの往路であり、又近い将来には高齢者の増加も見込まれており、交通弱者にとって、横断道路の広がり、渡り切るのに、安全感より不安感が残ると思います。現在の道路状況はドライバーにとって時間帯によっては渋滞を感じても、通行者（自転車や歩行者）にとっては特に心配なく渡れると思います。幅員が狭い事が逆に歩行者等には“のう”が良いと思います。丁度大きなショッピングモールの館内との道路が盛り上がり、車のスピードを抑制する如くに。更に、四車線化して車が電車道まで決ても、南側には鏡川大橋の様な充分なアクセス路も整備されていません。その上に朝夕のラッシュ時には、多くの車がなだれこみ、よけいに部分的困難（交通麻痺）を起こすのではないのでしょうか。ともあれ、多くの方がパブコメで指摘されている様に、物言わぬ既住の生、植物にとっても、そこが適地であるが故に今日まで存在する訳で、住民はじめ多くの物言う県・市民から寄せられている保存を望む声に行政主導で蓋をして良いのでしょうか。パブコメの年輩者の声に、“無用の用”とありましたが、この計算づくの世知辛い世の中で、昔より変わらない姿で、何も身構える事もなく、自然との対話が出来、往来出来るエリアが街の中にある事は、多くの方にとって、高知の“安心遺産”又“懐古遺産”＝（ノスタルジック・ヘリテイッジ）とも言うべき宝物の様にも思います。行政の方にとっては、一見“無策の策”でしょうが、多くの生活者にとっては都市の本来有るべき姿を無意識の内に享受しています。その事実が社会の安寧にも寄与する事になるでしょう。どうぞ、御賢察のほど、宜しくお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量については、将来の人口減少や高齢化を考慮した推計においても、4車線が必要な区間となっており、整備されれば、子供やお年寄りの安全な通行や渋滞の緩和が期待されます。</li> <li>・なお、4車線化された際には、周辺の状況や道路幅などが考慮され、安心して通行できる信号時間が確保されるものと考えられます。</li> <li>・安全性確保に関しましては、重大事故に繋がりにくい物損事故が発生しています。また、現在は整備が中断したことにより暫定的な交差点となっているため、整備により適切な車線、交差点形状を確保することで、事故の発生要因が減少すると考えています。</li> <li>・はりまや町一宮線を利用する交通は、国道32号電車通り交差点において東西に分散するものも多いと考えています。なお、国道32号電車通り交差点南側市道の将来交通量は2車線で対応できる9,600台/日未満と推計されております。</li> <li>・希少動植物の生息・生育環境についても最大限の配慮を行った計画を提案させていただいております。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-21 ※	高知市 丸ノ内	男性		<p>新堀川を現状のまま残すことを希望します。以下に会としての考えを記述します。</p> <p>1. 住民・市民不在の計画案である      現行の計画が十分に知られていない、と私たちは考えています。新堀小学校OB・OGの有志から成る私たちでさえ、具体的な内容を知っていたのはわずかです。パブリック・コメントに合わせ、今回私たちは周辺地区を回り、あるいはweb上で、アンケートを実施しました。アンケートは、現行計画がどれほど知られているのか、パブコメが住民の意見を吸い上げる上で有効に機能しているのかといった、私たちの素朴な疑問に起因しています。私たちが回った限りでは、菜園場など一部で県からの説明があったことがわかりました。しかし、市街地にありながら希少種が生息する地域であること、高知県および高知市が事業費の約半分を負担すること、江戸時代からの史跡が残る地であることなどを鑑みれば、周辺地区住民をはじめ高知市民にも広く周知するためのより一層の努力が必要ではないでしょうか。また、現在実施されているパブコメは一般住民にとっては敷居の高い制度であると、アンケートに伴う聞き取りから、私たちは感じています。パブコメが募集されていることすら知らない住民も少なくありませんでした。      私たちは、現行計画の周知と議論を経た合意形成を行うことを、高知県に強く求めます。拙速な現行計画の継続に関する決定は、認められません。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線は、都市計画決定後の平成13年に地域住民の皆さまに参加いただいたワークショップ等における意見を反映し、新堀川の保全のため、暗渠形式から栈橋形式に構造を変更しています。</li> <li>また、小学校北側区間の整備においても、地元説明会を開催するなど、沿道住民とのコンセンサスを図っており、北側区間整備後の平成24年には、周辺にお住まいの方々、周辺の企業、近隣小学校の関係者、商店街関係者の皆さまを対象にしたアンケート調査を実施しております。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、今回のまちづくり協議会における検討内容については、年齢や地域を限定せず広く県民の意見をお伺いするため、2回のパブリックコメントを実施しています。</li> </ul>

※アンケート回収数は70部、実施期間は10月19日より1週間。  
 ※自由記述欄に記載があったものにつき、別紙で提出

2. 計画の費用対効果に対する疑問

2度の協議会を経て、現在代替案が示されています。しかし、人口減少・高齢化を迎える今日の社会にあって、4車線化は必須なのか、私たちは疑問を抱いています。高知県ははりまや通りの渋滞の緩和が期待される等のメリットを挙げていますが、4車線化に伴うリスクへの対応がどれだけ考えられているのかが見えません。4車線化に伴って渋滞が緩和されれば、車の走行速度があがります。私たちはアンケートを実施する中で、「広い道路を渡るのが怖いと子どもが言っている」という子育て世代や、「小学生低学年やお年寄りが渡るとき、早く渡ってと急かさざるを得ない」という交通安全のボランティアを務める方など、4車線化後を心配する地元の方々の複数の声と接しました。4車線化した後に想定される地元の方々のこうした疑問に対して、代替案についても高知県・まちづくり協議会のいずれも、一切の議論はなされていません。

3. 地域の歴史的資源を生かすことを求める

新堀川は江戸時代、江ノロ川と堀川とを結ぶ城下町の大動脈でした。城下町の外堀だった頃を想起させる雁木も比較的最近まで残っていました。しかし、道路拡幅工事に伴い、雁木は2008年に埋設されました。現在は、川面が見える一部の石垣に、外堀の頃のものが残るにとどまっています。これらは、地域の歴史を伝える重要な史跡であることを否認しません。しかし、今年6月高知市議会では、高知市商工観光部長が「観光やにぎわい早出につながる資源として利活用していくことは難しい」と答えました。これは、県民感情と反しているとの誹りを免れないものではないでしょうか。

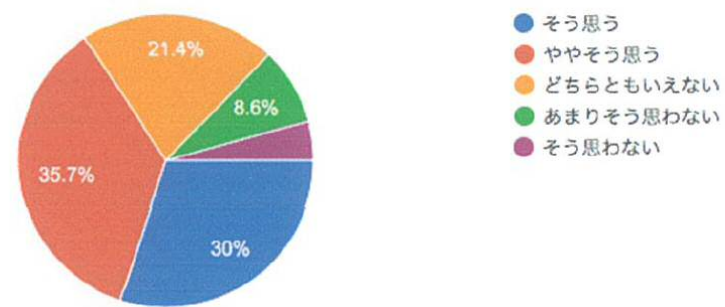
私たちは、土佐の歴史を伝える史跡や希少生物の生息域を壊し、地元から愛されている横堀公園を削るという代替案を含めて、必要性がわからない計画によって私たちが幼い頃から慣れ親しんだ景色が奪われることを、強く抗議します。

資料:

私たちが行ったアンケートで「大切な自然や景観や史跡を守り保持していくために、自分の生活や仕事に少し制限がかかっても構わないと思いますか」と尋ねたところ、回答を寄せてくださった70名のうち約3分の2を占める46名が「そう思う」「やや思う」と答えています。

あなたの大切な自然や景観や史跡を守...も近いお考えをお聞かせください。

70件の回答



※アンケート内容及び別紙（自由記述欄に記載があったもの）については、全意見の最後に添付

- 交通量については、将来の人口減少や高齢化を考慮した推計においても4車線が必要な区間となっており、整備により、子供やお年寄りの安全な通行や渋滞の緩和が期待されます。
- なお、4車線化された際には、周辺の状況や道路幅などが考慮され、安心して通行できる信号時間が確保されるものと考えられます。

- 市議会における高知市商工観光部長の発言は、新堀川が駐車場により塞がれた現在の状況では、新堀川を観光や賑わいを創出する資源として活用することは困難である旨を示したものと聞いています。
- 周辺に数多く残る史跡等については、江戸時代の堀の風景（石積）の保全・復元、歴史案内板の設置や東側市道の歴史風情ある道としての整備とあわせ、観光資源として活用することを提案しています。
- 横堀公園の一部の切り込みについては、失われる環境の代替えとしての水面と干潟の創出のためであり、主に、地域から撤去要望のある雑木林の部分になります。

- なお、貴団体が実施されたアンケート調査の結果につきましては、第3回まちづくり協議会において公開するとともに、意見公募結果の中でもパブリックコメントでいただいた参考意見として公表しています。

- 対応方針については、総括的な回答のとおりです。

2-22	高知市 上町	男性	10代 以下	<p>新ぼり川の西側だけを見えなくすると、川はばがどれくらいあったのか分からなくなってしまいます。それに武市半平太が渡ったであろう橋を保全しても、わざわざそこに行く人はいないと思います。第一に、はりまや橋小学校の付近は、車もこんでいません。むしろ電車通のほうで車がこんでいるので、どうかにかしてください。これは、市民の記おくから西側にほりがあったことをわすれさせるためのこととしか考えられません。どうか、かくちょう工事だけはしないでください。よろしくお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>川幅につきましては、北側の整備完了区間で雁木の埋設保存を行ったように、現地へのマーキングによる位置の記録保存や写真保存を提案しています。</li> <li>未整備区間の現状は、ピーク時間帯を中心に混雑が連続しており、将来においてもこの状態が継続されると推計されます。4車線整備を行った場合は、昼間を通してほとんど混雑することなく円滑な走行が可能となります。あわせて、はりまや通りなど、周辺道路の混雑の緩和も期待されます。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-23	高知市 宝町	男性	70代	<p>堀川は観光資源 自然保護は情緒的な保護ではないかという方もおられます。そうとも言えないと思うのです。自然にやさしく接すれば結局は人間が恩恵を被ることは多くのことで実証されてきています。</p> <p>種崎に外洋港を作るときに、反対した経済人の一人は失われる海水浴場に比べ、近接の手結海水浴場では高知市民の失う時間と経費について計算をしていました。</p> <p>浦戸湾を守る会の論理にも費用対効果が随所に見られたのです。昨今は城郭ブームですから観光資源として役立たせてみませんか。戦後、親の仇のように埋め立てたお城下の掘割は戦災の片づけで西堀がまず埋め立てられました。掘れば「戦災遺跡」として焼き瓦や生活用品が出てくることでしょう。次に県立図書館東の堀が埋め立てられて一時女子高のテニスコートになり、エサ場を失ったサギはお城から姿を消しました。1970年には新堀川の上に駐車場が完成です。はりまや橋周辺の堀川は、堀詰から電車の通る土佐橋まで埋め立てられガッカリ名所の誕生です。次に「かるぽーと」に至る堀川埋め立てによる半端なバスステーションの設置です。最後に新堀川の全面道路化です。</p> <p>でも悲観することはないのです、何十年たっても復元する計画を立てれば、はりまや橋からチヌを釣ることができます。</p> <p>高知市は水の都です。水辺を生かした、うるおいある都市設計こそ今必要とされています。</p> <p>日本橋の上空を覆う高速道路の撤去などが始まるようとしています。堀川の存在が先人の生活遺産として未来へ受け渡していきたいものと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事を再開する場合のはりまや町一宮線の整備効果につきましては、第3回まちづくり協議会において、一般的な道路の3便益（①時間短縮、②経費減少、③事故減少）で試算すると、効果（便益）が費用を上回ることをお示ししたところです。また、道路3便益以外にも自然環境の創出や、防災対策、観光資源としての効果が期待されます。</li> <li>ご提案のありました水辺を生かしたうるおいある都市設計については、新たな道路計画案において、これを実現すべく、川面を最大限確保する道路構造の見直しや自然環境の創出、歴史的に情緒のある風景の創出について提案しているところです。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>
2-24	南国市	女性	70代	<p>新堀川への意見 このことについて、以前から高新の声広場等で多くの方の貴重な意見や高新の記者による特集記事が載り、私も非常に興味を持って読ませていただきましたが、ほとんどの方が現状のまゝ残して欲しいという意見だったと思いますが、私も同感です。過日のNHKのプラタモリでは高知編をやっていましたが、その中で高知市内の堀や堀川のことにふれていました。新堀小学校…今は校名が変わっているようですが、多分、その堀に関係があるのかなあと、歴史的校名だったんだなあと思いました。</p> <p>この県都の市内の堀川で貴重な絶滅危惧種の生き物達…とびはげやあかめの稚魚が棲んでいる。たとえ水面の中は見えなくても、そういう生き物達が元気で暮らしていると思うと心豊かになります。道が少々広がってもどうちゅうことはないのでは？</p> <p>それよりも失われたら二度と戻ってこない大切な場所を守ってゆくことこそ行政として大事なのではないか。部分的に残すのでもなく現状をそっくり残すことこれが私の提言です。</p> <p>高新の声広場の意見を貴課では参考になさっているでしょうか。今まで多くの方が新堀川の事で投稿されていますので参考にしてください。（ほとんどの方が現状のまま残して欲しいということだったと思います）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県都の中心を流れる新堀川に絶滅危惧種の動植物が生息・生育している環境は、大変貴重であると認識しています。</li> <li>一方で、未整備区間においては、地域の住民の皆様から、歩道が狭いため、通学児童と自転車のすれ違いが困難で、危険な状態が続いていることや、交通量の増加から渋滞が発生しているなど、早期の整備が要望されていることから、これらの問題に対する対応が必要と考えています。</li> <li>対応方針については、総括的な回答のとおりです。</li> </ul>

### (3)その他の意見

No.	住所	性別	年齢	ご意見	回答
3-1	大阪府	男性	60代	<p>現場や計画作成の経過等を知った上での意見ではありませんが、以下。「2新たに提案する道路計画の考え方(2)希少動植物の生息・生育環境の保全・創出」の資料を拝見してコメントします。</p> <p>現干潟は、とくに増水時の水流と上流から補給される土砂によって形成され特徴づけられています。生物多様性の評価が高まるに伴い、各地で干潟を造成したりしていますが、成功例は多くないようです。失敗例は、多くが土木的に計画造成した後土砂が水流で流亡し、せつかく造成した干潟がやせ細るというパターンです。</p> <p>新堀川で干潟を造成するならば、このような失敗を反面教師として、水流によって自動的に安定して維持される場所・形状を計画すべきです。そのためには平水時はもちろんですが、とりわけ増水時の水流(泥流)の運動を4次元(立体的動きに時間的変化を加味)に解析し、水路形状との関係をふまえて、干潟の配置・形状等を検討・決定すべきと考えます。</p> <p>上記資料での計画は、その内容からみて、どうやら地図上等での平面的な検討(のみ?)で作られたようですが、もしそうなら、それだけではたぶん思い通りの干潟にはならない可能性が大きいだろうと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3回協議会では、新たな干潟の維持について洪水や干満による影響を検証するため、過去10カ年の最大日雨量と現在の新堀川の干潟の形状についてご説明しました。平成26年は久万川の増水により万々地区で大きな浸水被害があり、過去10カ年で最も大きな出水となった年ですが、3カ所の干潟の形状には大きな変化がないことがわかっています。</li> <li>また、干潟の勾配については、新堀川が1:3~1:5であるのに比べ、シオマネキの主要な生息地は平均1:7であったことから、勾配の見直しを行うとともに、干潟の先にはフィックスポイントを設置し、護岸法尻付近には葦を植栽するなど、泥分の流出防止や泥分が溜まりやすい環境を創出するよう提案しています。</li> <li>第2回及び第3回協議会において、委員から人工干潟などによる生息環境の創出においては、モニタリングを通じて改善していくことで、より生物が存続できる環境作りを進めていくことが重要との意見をいただいておりますので、工事が再開になった場合は、これらの意見を踏まえた取り組みを行ってまいります。</li> </ul>

新堀川近隣にお住まいのみなさまへ  
アンケートのお願い

新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会

連絡先：高知市丸の内 [REDACTED]

[REDACTED]

私たちは新堀小学校卒業生の有志から成る「新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会」です。私たちは、新堀川周辺で幼い頃に遊んだ経験を持ち、ここに愛着を抱いています。そのため、高知県・高知市が計画している都市計画道路「はりまや町一宮線はりまや工区」の整備に伴い、周辺地域のまちづくりがどうなるのか、強い関心を抱いています。

現在高知県によって未整備区間の整備のあり方を検討する「はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会」が開催され、今年度中の知事判断に間に合うよう答申を行う旨が報道されています。協議会はこれまでに2回開催され現行案の代替案が提示され、現在パブリックコメントの募集が行われています。ただ、私たちは近隣地域にお住まいの方々、愛着を抱く方々の意見がしっかり汲み取られているのかどうか、疑問を抱いています。

新堀川周辺には、幕末から維新にかけて社会へ大きな役割を果たした人びとの息吹を感じる史跡が残されています。市街地にありながら、環境省レッドリストに記載された希少種の生息域にもなっています。私たちは、道路が整備されることによってこうした地域社会の財産がどのような影響を被るのか、しっかり検証し、市民が理解できるように説明してほしいと考えています。しかし、協議会では現行案・代替案ともに十分な検証がなされているとは言えないまま、手続きが進められています。

私たちは現状を、多くの方が知らない間に結論が出されないだろうかとこの危惧を抱いています。そのため、当事者であるみなさまからご意見をいただき、みなさまの声をパブリックコメントとして、事業主体である高知県や高知市に届けたいと考えています。

お忙しいところ恐縮ですが、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。いただいた回答は統計的な処理を行いますので、個人が特定されることは決してございません。

該当する番号に○をしてください。

Q.1 あなたのお住まい・年齢・主な仕事を教えてください。

【お住まい】

1. 桜井町      2. はりまや町      3. 菜園場町      4. 九反田      5. 南はりまや町  
6. 農人町      7. 城見町      8. その他 ( )

【年齢】

1. 10代以下      2. 20代      3. 30代      4. 40代      5. 50代      6. 60代  
7. 70代      8. 80代      9. 90代以上

【主なお仕事】

1. 農林業      2. 水産業      3. 会社員      4. 自営業      5. 公務員/団体職員  
6. アルバイト/パート      7. 学生      8. 家事専業      9. 無職      10. その他 ( )

Q.2 現在の場所に通勤で何年くらいお住まいですか。あるいは、お店を開かれてどれくらいですか。

1. 5年未満      2. 5～10年未満      3. 10～20年未満      4. 20年以上

Q.3 あなたは身近な環境について、どのように感じていますか。該当する番号に○をつけてください。

	不満	やや不満	普通	やや満足	満足
イ. 周辺地区の全体的な自然環境	1	2	3	4	5
ロ. 空気のさわやかさ、きれいさ	1	2	3	4	5
ハ. 川や池などの水のきれいさ	1	2	3	4	5
ニ. 川や池など水辺で多くの動植物が見られる	1	2	3	4	5
ホ. まわりの静けさ	1	2	3	4	5
ヘ. 鳥や虫や植物とのふれあいの多さ	1	2	3	4	5
ト. 公園の緑、街路樹の緑の多さ	1	2	3	4	5
チ. 公園や広場などゆとりのある空間の多さ	1	2	3	4	5
リ. 道路や街路の快適さ	1	2	3	4	5
ヌ. 子どもやお年寄りも安心して歩ける歩道	1	2	3	4	5
ル. 土地の歴史を感じる史跡	1	2	3	4	5

Q.4 周辺地区の自然や景観や史跡などで、あなたの好きな場所・嫌いな場所を教えてください。

- 好きな場所 ( )  
その理由 ( )  
  
嫌いな場所 ( )  
その理由 ( )

Q.5 あなたの大切な自然や景観や史跡を守り保持していくために、自分の生活や仕事に少し制限がかかっても構わないと思いますか。もっとも近いお考えをお聞かせください。

1. そう思う      2. ややそう思う      3. どちらとも言えない  
4. あまりそう思わない      5. そう思わない

Q.6 あなたの新堀川や横堀公園に対するお考えをお聞かせください。

- <新堀川>  
( )  
<横堀公園>  
( )

Q.7 高知県・高知市に対し、新堀川やまちづくりに関して伝えたいことを、ご自由にお書きください。

- ( )

ご協力ありがとうございました！

## アンケート結果の概要

新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会

共同代表： XXXXXXXXXX  
 文責： XXXXXXXXXX

### 【実施方法】

- ・新堀川および横掘公園周辺地区を中心に、同級生等のネットワークを活かしてアンケート用紙を配布し、留置調査を基本として実施。回答者が高齢である場合など、面接調査になったものもある。
- ・web上にアンケートフォームを設置し、新堀川および横掘公園の行方に関心を持つ人の回答を排除しなかった。
- ・実施期間は10月19日から10月25日までの6日間。質問紙およびwebで計70部の回答を得た。
- ・ここでは新堀川および横掘公園に対する自由記述については割愛した。

### 【結果の概要】

#### ○回答者の属性

##### ・お住まい

町名	人数	%
菜園場町	21	30
はりまや町	11	15.7
桜井町	6	8.6
南はりまや町	2	2.9
その他	30	42.8

##### ・年齢

年齢	人数	%
70代以上	20	28.6
60代	10	14.3
50代	13	18.6
40代	13	18.6
30代	5	7.1
20代以下	9	12.8

##### ・主な仕事

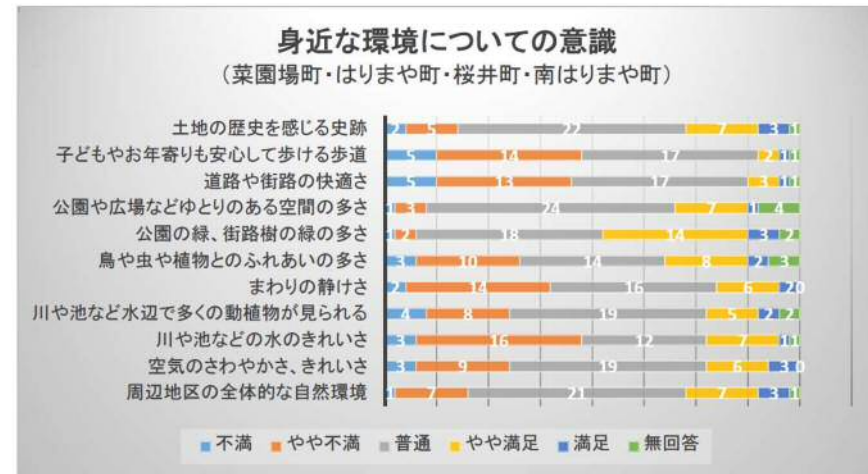
主な仕事	人数	%
自営業	34	48.6
公務員／団体職員	9	12.9
会社員	8	11.4
アルバイト・パート	7	10
学生	8	11.4
農林業	1	1.4
自由業	1	1.4
無職	1	1.4
無回答	1	1.4

##### ・居住／開業年数

年数	人数	%
20年以上	36	51.4
10～20年未満	13	18.6
5～10年未満	7	10
5年未満	14	20

#### ○身近な環境に対する意識

11の項目について、意識調査を行った。下記グラフでは周辺地区に居住／開業する回答者のみ抜き出した。総じて「普通」との回答が多いが、「公園の緑、街路樹の緑の多さ」では「やや満足」が、「子どもやお年寄りも安心して歩ける歩道」「道路や街路の快適さ」「川や池などの水のきれいさ」「まわりの静けさ」では「やや不満」が目立つのが特徴的。



#### ○周辺地区の自然、景観、史跡で好きな場所・嫌いな場所＜自由記述＞

「なし／無回答」(28名)が最大。次に多いのが「横掘公園」(12名)で、菜園場8名、はりまや町3名、薊野西町1名。

このほかに「公園」と3名(桜井町、菜園場町、はりまや町で各1名)が回答している。うち1名は「新堀川付近の公園」とあるが、他2名はどの公園を指しているのか不明。それに対し、「新堀川」と回答したのは3名(はりまや町、朝倉、住所無回答)だった。その他に「かるぼーと前、堀川の桜並木」「鏡川」「桂浜」などがあつた。

なお、「嫌いな場所」は「なし／無回答」が52名で最大だったほか、「横掘川沿いの道路が狭くて危ない」など未整備地区を指していると思われるものが5名(菜園場3名、はりまや町1名、薊野西町1名)。「電車通扱い」が2名(菜園場2名)あつた。その他に「しいて言うなら横掘公園西の川がくさい」「高知市。緑が少ない」などがあつた。

#### ○周辺地区の自然、景観、史跡を守り保持するために、生活や仕事に少しの制限がかかっても構わないと考えるか

	人数	%
そう思う	21	30
ややそう思う	25	35.7
どちらとも言えない	15	21.4
あまりそう思わない	6	8.6
そう思わない	3	4.3

全体の回答者のうち、3分の2以上が「そう思う」「ややそう思う」と回答した。このうち新堀川周辺地区の回答をとりあげると、町によって回答結果にバラつきが見られた。

	菜園場町	%	はりまや町	%	桜井町	%	南はりまや町	%
そう思う	2	9.5	3	27.3	0	0	1	50
ややそう思う	12	57.1	1	9	2	33.3	1	50
どちらとも言えない	6	28.6	4	36.4	1	16.7	0	0

2-21 新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会から別紙として提出があった意見（アンケート調査における自由記述欄への記載内容）のとりまとめ

No.	住所	性別	年齢	ご意見
1	高知市 小倉町	-	40代	新堀川は希少生物が生息しているとのことなので、上手に活かせる方法がないか慎重に議論がなされるべきだと考えます。
2	高知市 鴨部	-	30代	新堀川について、利便性だけ求めて、環境を変えてしまうのはもうやめるべきだと思います。工事反対です。
3	高知市 薊野西町	-	40代	はりまや橋小近くについて、運動場も広く見ているだけで解放感があるところが、気に入っている。横堀公園から四国銀行木屋橋支店の川沿いは、道幅が狭く混むところで、好きではない。道幅が狭いので早く整備してほしいです。 新堀川周辺のまちづくりについては、堀川の桜やあじさい街道のように花を植えたり、川辺を歩けるように遊歩道を作るなどしては、新堀川も含めて同じ公園と考えて整備しては？
4	高知市 はりまや町	-	60代	横堀公園、カルポートの公園、堀川の桜、魚の棚が四季を感じることでできる場所として気に入っている。 未整備区間の道路 児童の安全性が確保出来ないと考えている。自然も大切ですが、住んで生きられる私達の安全・安心を考えて欲しい。
5	高知市 桜井町	-	50代	昔ながらの魚の棚が好きな場所である。新堀川やまちづくりに関して、高知県や高知市には、自然を残しつつも、安全な町づくりをめざしてほしい。
6	高知市 薊野西町	-	50代	新堀川については、もう少し川として感じられるようになったら良いと思います。横堀公園は、武市半平太ゆかりの地なので、新堀川を眺められる雰囲気の良い公園にしてほしいです。 高知県・高知市のまちづくりに対し、街中に落ち着ける場所を作ってほしい、と思っています。
7	高知市 はりまや町	-	70代	横堀公園、八幡様が好きな場所である。公園は子どもの声が聞けて、神社は心がおちつく。新堀川は昔の景観を壊してもらいたくないし、子ども達に教えることもたくさんあると考えます。 横堀公園は、四季折々の草花が育ち 近隣の人達やこどもたちのために整備してゆけばと。道路ばかりがまちづくりではないと考えます。
8	南国市	-	50代	新堀川について、まちづくりや観光面からは、史跡として覆うことなく残した方がよいのではないか。横堀公園は市街地の緑地空間として残した方がよいのではないか。
9	高知市 介良乙	-	40代	新堀川、横堀公園ともに、地域住民の願いが尊重され、維持・整備されるべき。自然を大切にしてほしい。住民の声を聞いてほしい。
10	-	-	50代	新堀川は季節が感じられる癒しスポットになるよう、公園的にしてほしい。横堀公園は、少し暗い気がする。みなが自由に入りやすく開放的空間にしてほしい。 車道中心のまちづくりではなく、歩道の整備をしていただきたい。
11	高知市 土佐山	-	50代	新堀川を、大切にしていってほしい。
12	高知市 役地町	-	70代	新堀川については、大型バスが通るので道幅は大きな方がいい。が埋め立ては反対だ。高知県、高知市に対する新堀川やまちづくりにへの要望として、「追手前小の跡地利用方法等 人間のゆとりを持てる場所づくりをしてほしい」。
13	高知市 大津	-	70代	新堀川、横堀公園ともに整備保存の方向が望ましい。いかげんせまい街ですので これ以上空間をなくさないよう 埋め立てやフタをするのはしないでください。
14	-	-	40代	古いものをなくして新しくすればいいというものではないと思う。 とにかく建物を建てればいいというわけではない。
15	-	-	40代	新堀川周辺が気に入っている。歴史的な河岸が残っており、かつての高知の町を分けていた貴重な遺跡である、またその周辺も歴史的な建築物が残っている。
16	高知市 菜園場町	-	60代	新堀川については、道路事情を優先して欲しい。横堀公園は、少しでも緑を残してほしい。

17	高知市 桜井町	-	50代	カニやアカメがいる為、自然を残した方がよいと思う。
18	高知市 菜園場町	-	70代	横堀り公園周辺のさわやかさが気に入っている。やすらぎの場所であり、桜や梅の花がきれい。新堀川は周辺地区のアスファルトの暑さを和らげている。今のままでよい。
19	神奈川県	男性	30代	そのまま残しておいてほしい。希少生物のことも気になるが、ハゼなども大きく影響を受けると思う。堀を覆う工法はダメ。
20	高知市 南はりまや町	-	50代	横堀公園から新堀川が見えるようになれば良いと思います。
21	高知市 南はりまや町	-	80代 以上	新堀川を暗渠にして欲しくない。横堀公園も現状で良い。
22	高知市 菜園場町	-	50代	新堀川は自然環境を維持して欲しい。横堀公園も現状を維持して欲しい。
23	高知市 菜園場町	-	70代	横堀公園が気に入っている。緑もあり、広々としている。公園のトイレをもっと広くしてほしい。新堀川は以前と比べるときれいになった。’
24	高知市 菜園場町	-	70代	川を全部埋め立てず、少しは残したらいいと思う。けれど一部車線が狭く車が長く停滞しているのを思うとどうかな？横堀公園は、朝早くから公園の中を清掃してくれているので気持ちがいいです。
25	-	-	50代	過去に多くの堀をつぶしてきたので新堀川だけは残してほしい。横堀公園は、ハトが多いのが少に気になる。
26	高知市 宝永町	-	50代	知らないうちに何もかも決まってしまうのがおかしい。
27	高知市 はりまや町	-	40代	生物の話はわからないでもないけれど、公園もそのまま3丁目と同じ様にすればいい。横堀公園はできたら、そのままいいです。早く道を広げて下さい。
28	高知市 はりまや町	-	70代	新堀川はそのままに残してほしい。子や孫の代に残さないかん物がある。例えば川の水が気になる。自然を大事に、税金の無駄遣いをしないようにしてほしい。例えば子供たちに血の通った世の中にしてほしいと願っています。
29	高知市 塚町	-	40代	新堀川は大切な史跡、これを道路にすることなどありえない。経済的損失ははかりしれない。横堀公園は子供の頃よく遊んだ。知事の良識ある判断に期待する。
30	高知市 はりまや町	-	70代	新堀川について、川の水がきれいになれば良いと思う。横堀公園は整備され子供たちの遊び場所になっている。
31	高知市 はりまや町	-	70代	新堀川は現状維持でお願いしたいです(綺麗な川になっているので)。横堀公園も現状維持でお願いしたいです。
32	高知市 桜井町	-	60代	新堀川にそっての歩道をちゃんとしてほしい。
33	高知市 菜園場町	-	80代 以上	自然・史跡などのあるところが気に入っている。横堀公園では、自然で友達とふれあう場所。緑の公園とし、お年寄りも安心して歩ける場所でありたい。
34	高知市 菜園場町	-	70代	四銀の横の道路。道がせましてあぶないと感じている。広くしてほしい。自然も大事ですが道を広くしてほしい。
35	高知市 帯屋町	-	40代	高知城とその周遊が気に入っている。歴史を感じることができる。昔の物を現状迄大事にしている誇りもある。新堀川に対しては、中心部に流れている川で、比較的きれいで、流れがゆるやかだと感じている。横堀公園に対しては、広い・静か・木々に囲まれていて、子供達が体をたくさん動かせる体をたくさん動かせる良い遊び場だと思う。今年度迄道路が広がってなくても事故や問題が起きてないのなら必要性を感じない。確かに高知県は車社会ですが、人口比率からいっても都市化をはかるべきか、再検討して欲しい。
36	高知市 薮野西町	-	50代	横堀公園が気に入っている。街中であって緑が多く、癒される。公園はあった方が良く、緑は多い方が良く思う。
37	高知市 はりまや町	-	70代	新堀川付近が気に入っている。水を感じる公園の緑といいバランスである。公園の緑と水(海の水)を見ていると心が安らぎます。横堀公園はあまり行ったことがありません。車が込む時間は1日の間ではそんなに長い時間ではないはずと思います。



38	高知市 はりまや町	-	60代	横堀公園の春の桜が気に入っている。ただ、子供たちの声があまり聞こえない。新堀川は早く整備してほしい。
39	高知市 桜井町	-	60代	新堀川、横堀公園、ともに現状のままを求めたい。高知県や高知市に対し、新堀川やまちづくりに関して、「自然のまま」と伝えたい。
40	高知市 桜井町	-	60代	新堀川、きれいな川であってほしい。横堀公園は、子供から老人までいこいの場であってほしい。
41	高知市 菜園場町	-	70代	新堀川については、現在の景観と水質を維持して頂きたいと思います。 横堀川については、周囲の樹木等定期的にカットして、もう一段明るく見通しできます様をお願いします。
42	高知市 菜園場町	-	80代 以上	新堀川については、どっちでもという気がする。
43	高知市 菜園場町	-	40代	横堀公園は、明るくて広くで良いと思う。
44	高知市 菜園場町	-	60代	横堀公園、堀川がきれいで気に入っている。
45	高知市 菜園場町	-	60代	横堀公園が気に入っている。生まれ育った場所、思い出の地。
46	高知市 菜園場町	-	40代	横堀公園が気に入っている。春は桜が咲き秋はイチョウの葉が色づき、四季を感じられる場所。心いやされる場所をみんなで大事にして行きたいと思います。 新堀川は、昔の様に魚や蛍が集うきれいな川が復活するといいですね。
47	高知市 菜園場町	-	70代	新堀川は以前に比べて随分きれいになりましたが、もう少しきれいな川になってほしい。 横堀公園が好き。心が落ち着く。横堀公園には、時々ホームレスのような方が居りますが、たまたまでしょうか？ 菜園場舗道(電車通沿い)は、歩行者にとっては危ないと感じている。
48	高知市 菜園場町	-	70代	横堀公園が好き。緑どりがあって気持ちがいい。横堀川の道路が狭くて車が多くて怖い。新堀川沿いの道路を早広げて下さい。魚やかも大事やけど人間、子供や住民ももっと大事です。 横堀公園はもっと緑を多くしてもらいたい。
49	高知市 朝倉	-	20代	新堀川はあまり頻繁にはいかないが、希少な生物がいることを嬉しく思う。人と自然がうまく共生できるまちづくりをめざしてほしい。
50	高知市 朝倉	-	10代 以下	新堀川は地名にあまり詳しくないのでわからないが、高知は地元と比べて歴史的な町並みが残っていると感じた。特にせまい道など、あまり整備されないところにそれを感じた。
51	高知市 朝倉	女性	20代	城西館裏や横堀公園の近くのお堀に川が流れているところが気に入っています。歴史を感じることでできる貴重な場所だからです。 新堀川について、お堀を埋めるのは違うと思う。個人的にはそのままがいい。 横堀公園は、よさこいの待機場所で夏の大切な思い出の場。 高知は歴史を感じられる場所が残っていて、それは珍しく、貴重で大切なことだと思う。 お金はかかるかもしれないが、残しておく方がいいと思う。
52	高知市 朝倉	男性	30代	新堀川も横堀公園も今のまま保存して欲しい。 道路を拡張したらかえって交通量が増え、渋滞の解消などにはつながらないと思う。今のまま保存してほしい。