

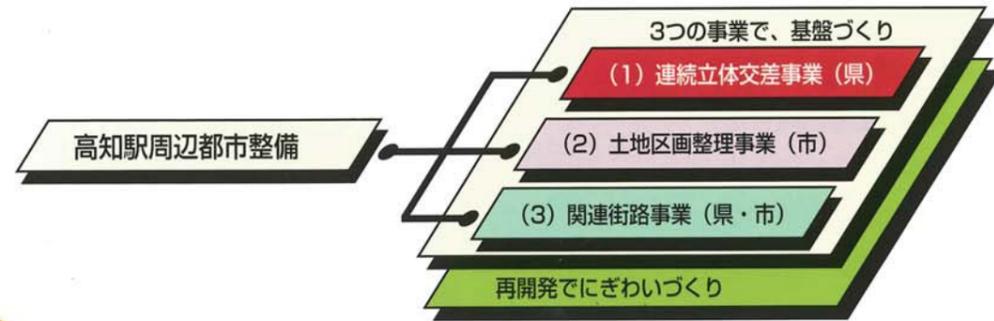
Ⅲ 報告事項  
1 これまでの経緯

(1) 高知駅周辺都市整備について

高知駅周辺都市整備の概要

快適な明日を築くプロジェクト。

渋滞の緩和、市街地を一体化、都市機能の向上のために、基盤整備を進めます。



21世紀に向けた新たな高知の街づくり。

高知駅周辺都市整備は、総合的な街づくりをめざして、3つの事業を県・市一体となって進めてまいります。これらの事業の進み方をみながら、再開発を行ってまいります。



1 連続立体交差事業 (県)

中心市街地は、JR土讃線によって、南北に分断されています。高架事業により、南北市街地の均衡ある発展と都市機能の向上をはかります。

高架区間：工事延長=4,080m

久万川堤防から円行寺線を越えて山ノ端踏切までを高架化します。11箇所の踏切がなくなり、交差している道路の整備が図れます。基本幅員=6.0mの側道が、高架橋の両側にできます。高架橋は、周辺のまちなみと調和のとれたデザインとします。

行違設備：工事延長=932m

JR土讃線は単線のため、回送列車と行違えるように薊野駅付近を複線化します。

車両基地：面積=約3ha

高架化に伴い、布師田地区へ移転します。

2 土地区画整理事業 (市)

高知駅周辺の約29.5haを区画整理し、街路や広場・公園などの整備を行い、住居環境の向上をはかり、また駅の近くにある空閑地の活用により拠点となる街区を創出して、良好な市街地に整備します。

3 関連街路事業 (県・市)

新しい街づくりのため、高知駅周辺の幹線街路を整備します。

はりまや町一宮線 (幅員=25m)

4車線の幹線街路で、はりまや橋に集中する交通を緩和するため、はりまや町～比島町を整備します。

高知駅東線、高知駅西線 (幅員=25m)

4車線の幹線街路で、拠点街区を形成します。

愛宕町北久保線 (幅員=16~25m)

2車線の街路ですが、高知駅の北では4車線で整備し、拠点街区を形成するため、愛宕町～江陽町を整備します。

若松町比島線 (幅員=22m)

比島町と弥右衛門地区を結ぶ4車線の街路で、掘割方式によって鉄道と交差します。

交差点改良

以上の街路新設に伴い、次の交差点を改良します。

- ① 比島旭町線とはりまや町一宮線との交差点
- ② 高知駅山ノ端線と高知駅西線との交差点
- ③ 高知南国線とはりまや町一宮線との交差点
- ④ 高知南国線と高知駅東線との交差点
- ⑤ 追手筋弥生町線とはりまや町一宮線との交差点

4 再開発

拠点街区へ新しい都市機能を導入し、高知の陸の玄関にふさわしい賑わいのある街づくりを推進するため、委員会を設置し、再開発の基本的な構想や計画について検討を進めてまいります。

これらの事業により、次のような効果があります。

- 南北市街地の均衡のとれた発展や、土地利用が増進され、**生活環境・都市機能の向上**がはかれます。
- 11ヶ所の踏切がなくなり、新しい幹線道路の整備により、**南北交通を円滑化**します。
- 南口と北口の駅前広場を整備して、鉄道・バス・電車などの乗り換えが便利になります。
- 再開発が促進され、陸の玄関にふさわしい、**にぎわいのあふれた街**となります。
- 高架下の空間を街づくりに活用できます。
- 幹線街路、側道、公園、広場などは、**防災機能の高い街づくり**の基礎となります。

高知駅周辺都市整備の位置図



——— 連続立体交差事業
 ——— 土地区画整理事業
 ——— 関連街路事業
 ——— 供用中の主な道路

JR土讃線連続立体交差事業（鉄道の高架化）の整備状況



高知駅（整備前）



高知駅（整備後）



高架橋と側道



入明駅



愛宕町踏切（整備前）



愛宕町踏切（整備後）



金曜市（高架下利用）



比島町東公園（高架下利用）



相生町踏切（整備前）



相生町踏切（整備後）



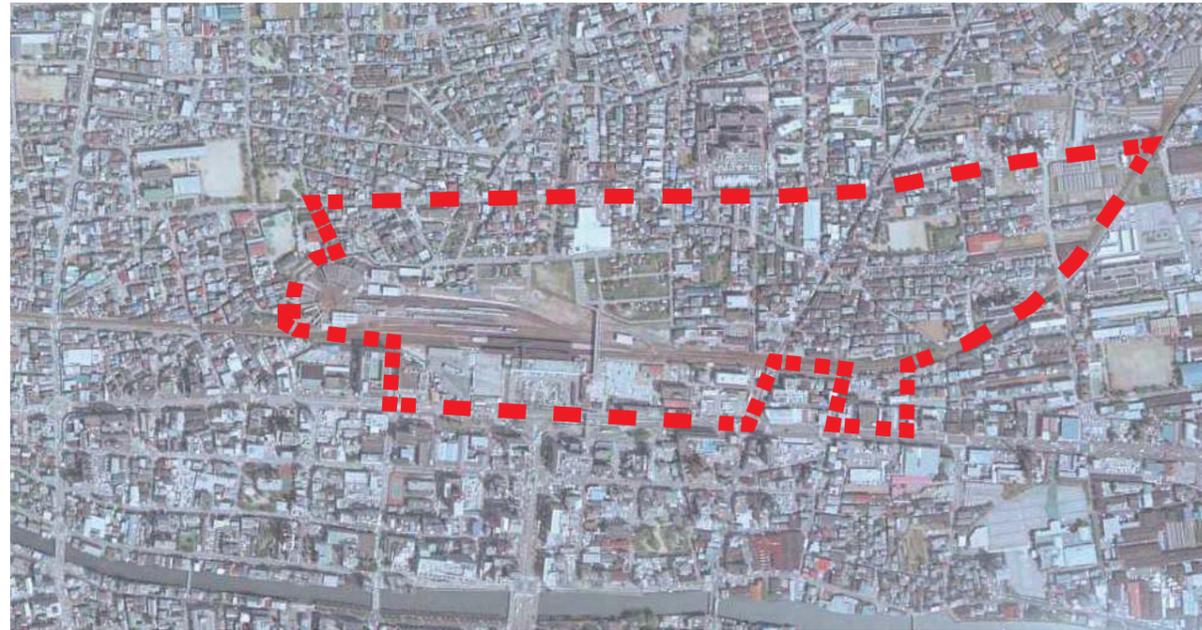
行違設備（薊野駅付近）



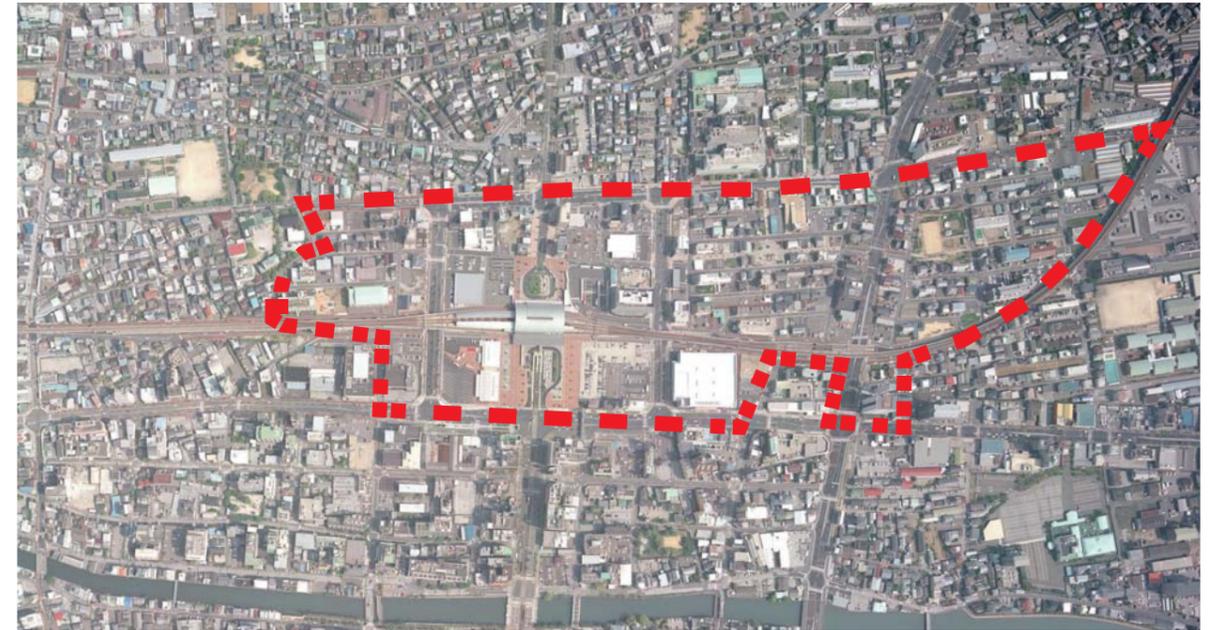
車両基地（布師田）

土地区画整理事業の整備状況

高知駅周辺の状況（1992年）



高知駅周辺の状況（2010年）



\*航空写真の出典：地図・空中写真閲覧サービス - 国土地理院



高知駅北口広場



高知駅西線



拠点街区



高知駅南口広場



高知駅東線



公園

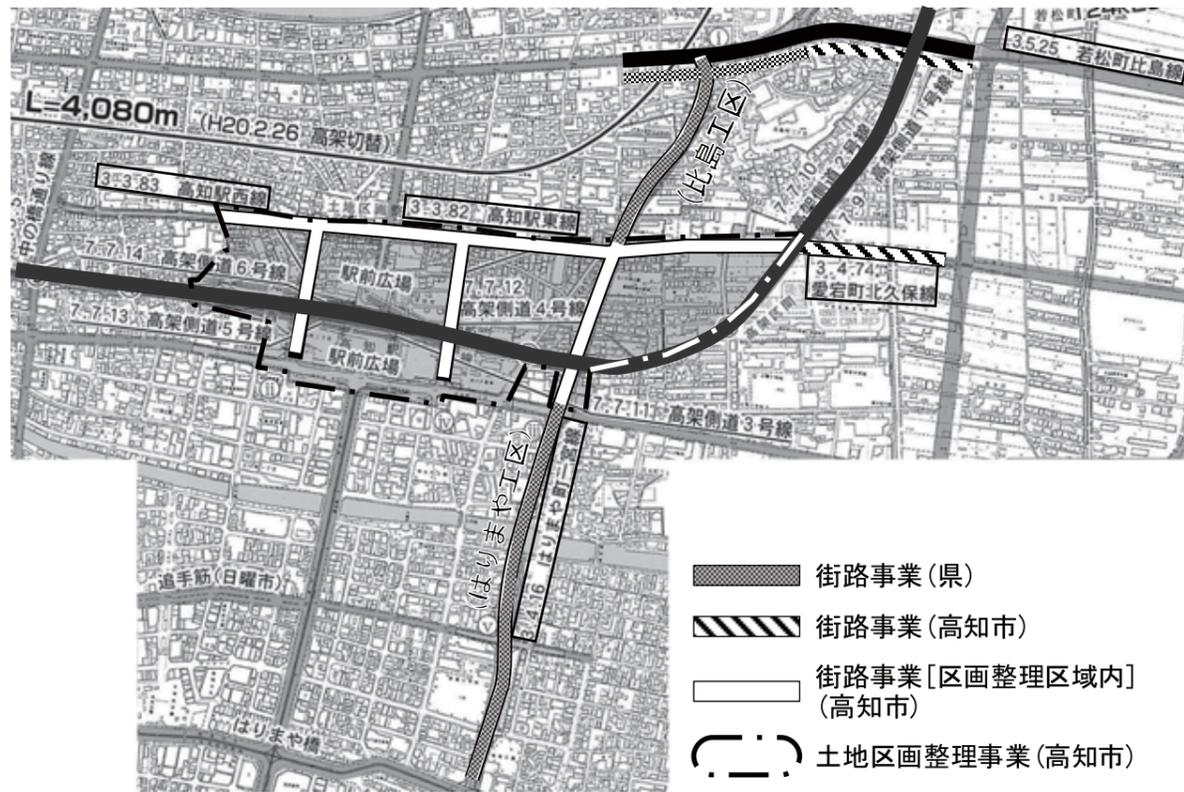


(1)高知駅周辺都市整備について

関連街路事業の概要

本事業に関連する街路事業は、都市計画決定された下表の5路線の都市計画道路のうち、区画整理区域外の3路線(3.5.25 若松町比島線、3.4.74 愛宕町北久保線、3.4.16 はりまや町一宮線)の整備である。

路線名	整備延長	幅員	事業主体
3.5.25 若松町比島線	212m	22m	市施行
3.4.74 愛宕町北久保線	1,065m	16~25m	市施行
3.4.16 はりまや町一宮線	1,765m	25m	はりまや工区、比島工区-県施行 区画整理工区-市施行
3.3.82 高知駅東線	264m	25m	市施行[土地区画整理事業による]
3.3.83 高知駅西線	244m	25m	市施行[土地区画整理事業による]



(1)はりまや町一宮線

はりまや町一宮線については、当初、県が事業主体の比島工区、高知市が事業主体の土地区画整理工区とはりまや工区に事業区分していたが、その後、はりまや工区を県道に区域変更して県が施工した。

(2)若松町比島線

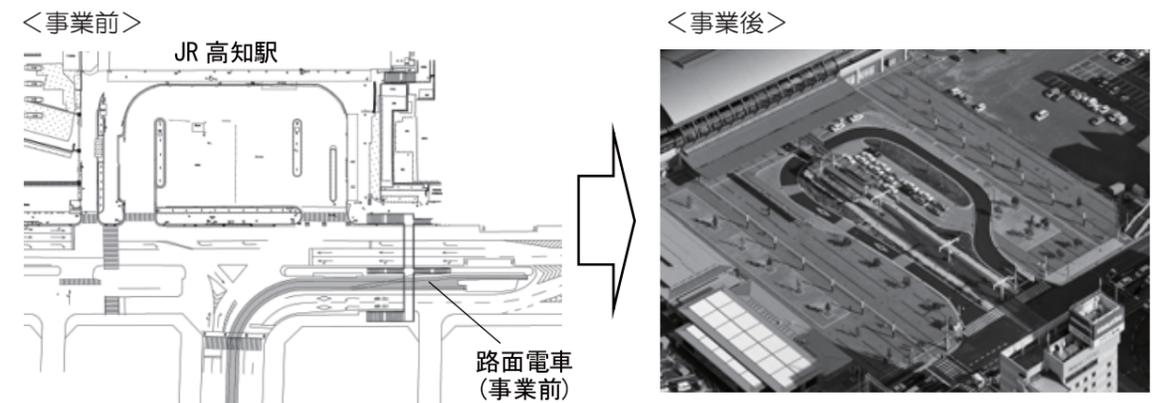
若松町比島線は、高知市が事業主体となって、弥右衛門土地区画整理事業区域(高知駅から東へ1.5kmの施行面積約135.3haの事業)からはりまや町一宮線までの区間を、掘り下げ方式で施工した。

(3)愛宕町北久保線

愛宕町北久保線は、高知市が事業主体となって、弥右衛門土地区画整理事業区域と高知駅周辺土地区画整理事業区域の間の区間を施工した。

参考

土佐電気鉄道軌道線(路面電車)の南口駅前広場への乗り入れ



◆高知駅周辺の都市計画道路

高知市の南北交通はJR土讃線によって分断されていたが、その中でも高知駅高知港線は、都市軸を形成する基幹道路であるため、はりまや橋から高知駅を突き抜けて市街地北部に通じる計画線は、以前から大きな課題となっていた。

都市計画決定までは、現計画案の「口の字型(駅環状道路型)」と高知駅を貫通する「南北直結道路型」が検討されたが、駅に拠点性を持たせる観点から「口の字型」に決定された。

事業採択後、土佐経済同友会などから「口の字型」では高知駅周辺が交通渋滞になるとして、「口の字型」に貫通道路を加えた「中の字型」が提案された。このため、県と土佐経済同友会などの公開討論会が開催された。

<口の字型>計画案



<中の字型>計画案



○駅周辺道路計画(「口の字型」)に関する公開討論会

開催日時:平成13年(2001)6月16日(土) 14:00~16:30

開催会場:高知県立追手前高校 芸術ホール

討論内容:高知駅周辺道路計画に関して、「口の字型」計画と「中の字型」計画について討論

[第一部]両計画の説明

[第二部]パネラーによる討論

[第三部]来場者を交えた討論会(事前意見含む)

この討論会で、「中の字型」では自動車交通の流れが良いものの「口の字型」でもはりまや町一宮線があるため過大な渋滞は予測されないこと、「中の字型」では貫通道路の分断でまちの一体感が損なわれることなどから、事業の早期完成を目指す点も勘案して「口の字型」の計画を変更せずに進めることになった。

関連街路事業の整備状況

はりまや町一宮線（比島工区）



愛宕町北久保線



はりまや町一宮線（区画整理工区）



高知駅西線



若松町比島線

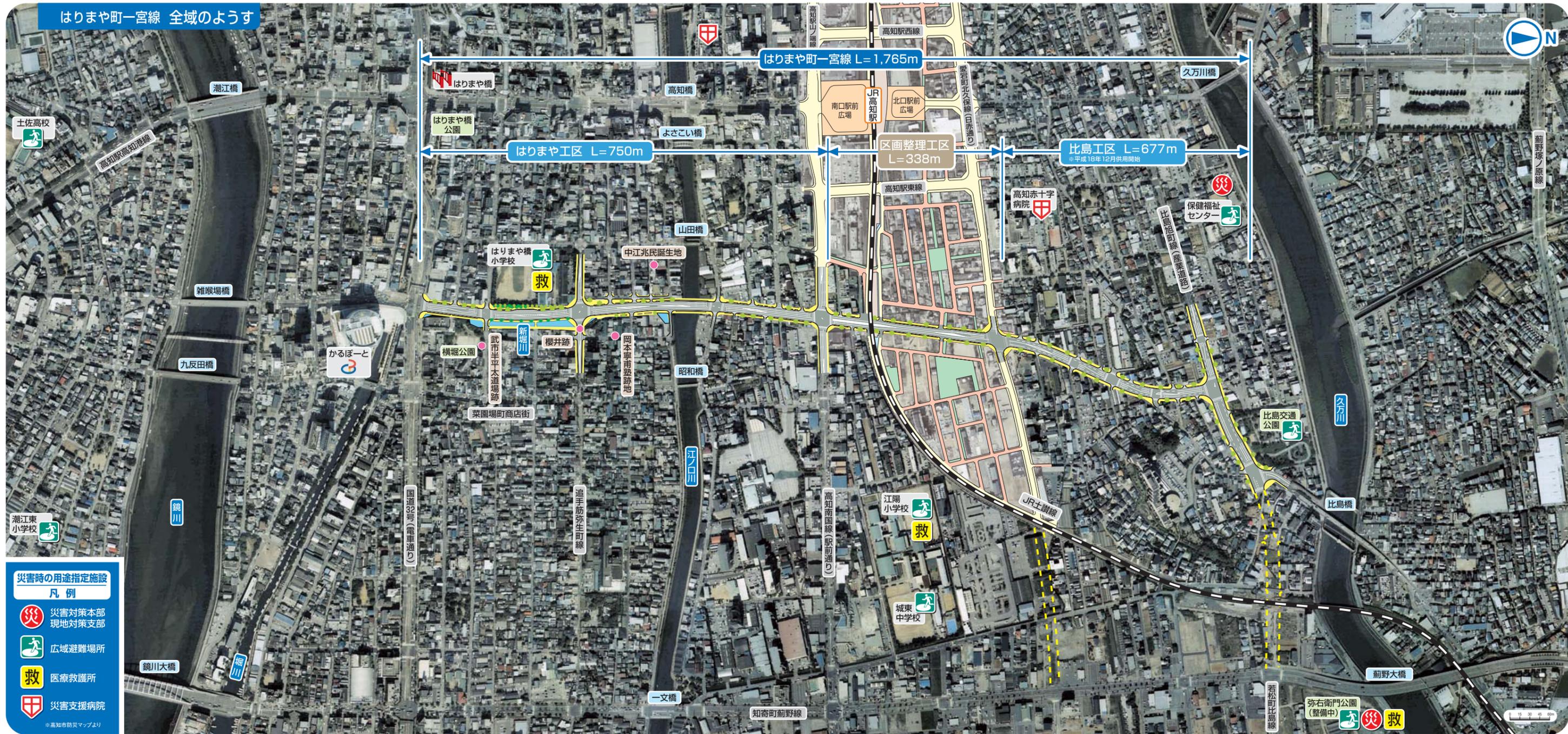


高知駅東線



はりまや工区的位置図

はりまや町一宮線 全域のようす



平成7年度 都市計画決定

はりまや町一宮線(はりまや工区)  
 JR土讃線連続立体交差事業と高知駅周辺土地区画整理  
 事業に関連する街路事業として平成7年に都市計画決定

【はりまや工区】 (高知県施行)

延長: 750m  
 事業費: 約109億円  
 事業認可: 平成12年(2000)11月6日  
 一部供用開始: 平成23年(2011)3月(高知南国線から追手筋弥生町線間)

【土地区画整理工区】 (高知市施行)

延長: 338m  
 供用開始: 平成20年(2008)10月

【比島工区】 (高知県施行)

延長: 677m  
 事業費: 約62億円  
 事業認可: 平成9年(1997)8月11日  
 供用開始: 平成18年(2006)12月

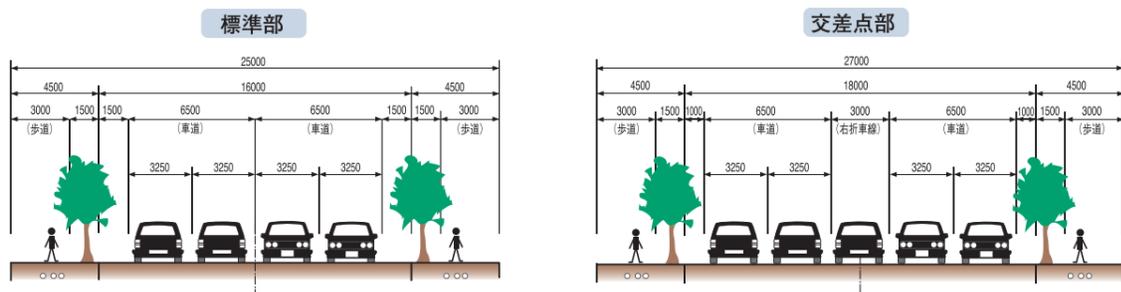
はりまや町一宮線 路線の概要

事業名：都市計画道路はりまや町一宮線(はりまや工区)整備事業  
 事業主体：高知県  
 場所：高知市はりまや町一丁目から北本町三丁目  
 計画延長：L=750m  
 道路規格：道路構造令 第4種第1級  
 設計速度：V=50km/h  
 道路幅員：W=25~27m

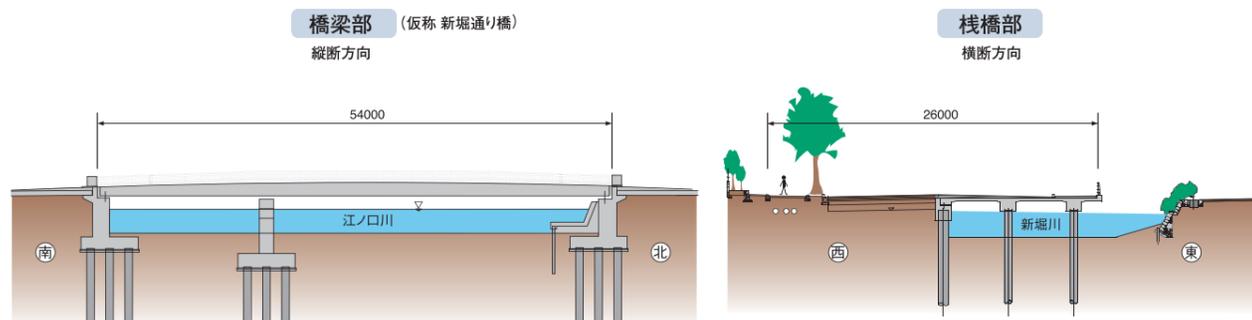
計画平面図



標準断面図



主要構造断面図



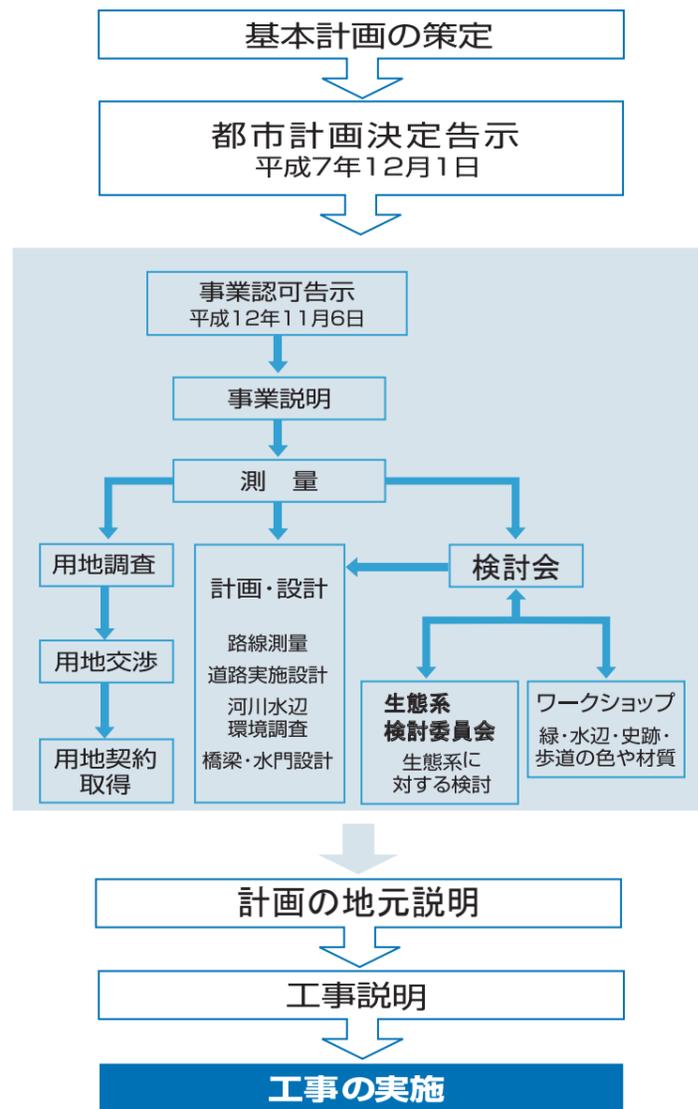
年度	法手続き等	検討会等	工事	調査等		
H7 (1995)	都市計画決定					
H8 (1996)						
H9 (1997)	事業認可 (比島・土地区画整理工区)					
H10 (1998)				シオマネキの調査 個体数の調査		
H11 (1999)						
H12 (2000)	事業認可 (はりまや工区)	はりまや工区 検討会			移植	
H13 (2001)		はりまや工区 検討会 ワーク ショップ 新堀川生態系 検討委員会				
H14 (2002)		はりまや工区 検討会			着手	
H15 (2003)	事業認可 (追加)					
H16 (2004)						
H17 (2005)	事業認可 (期間延伸)					
H18 (2006)						
H19 (2007)						移植
H20 (2008)		新堀川自然環境観測・検証専門委員会				
H21 (2009)	再評価委員会	新堀川自然環境観測・検証専門委員会	一部供用開始 (高知南国線~追手筋弥生町線)	(はりまや工区周辺の調査) パークト調査		
H22 (2010)			中断 (追手筋弥生町線~国道32号)			
H23 (2011)						
H24 (2012)	事業認可 (期間延伸)					
H25 (2013)		新堀川自然環境観測・検証専門委員会				
H26 (2014)						
H27 (2015)						
H28 (2016)						
H29 (2017)		新堀川自然環境観測・検証専門委員会				

調査・検討の進め方と検討組織構成について

この工区は、公共用地（市道）を有効利用するため新堀川を占用する形で都市計画決定していますが、整備を行うにあたっては歴史的な資産、背景、景観、都市部における自然環境等いくつかの留意すべき事項があります。このため、設計作業の前段で「環境調査」を行うとともに、地域住民に参画していただき「ワークショップ」を実施し住民の意見の把握や集約を行いました。

また、生態系調査の結果から希少種が発見されたため、「生態系検討委員会」を発足し、希少種の保全、環境と共存する道路構造について検討を行いました。

さらに、地元代表、有識者で構成された検討会では生態系検討委員会の提言、ワークショップの成果を踏まえ、道路づくり全般について検討し、とりまとめを行いました。これらの説明については地元説明会により広報に努めて参りました。



■ 概 要 ■

	目的	構成メンバー
検討会 (3回)	生態系や景観・文化を踏まえて 構造物を含む道づくり全般の提 案を行う。	福留脩文氏 地元3氏 石井忠彦氏 長尾都市整備部長 轟助教授
生態系検討委員会 (2回)	シオマネキ（県版レッドリスト 対象）を初めとする生態系の視 点から道路構造物や余裕スペ ースの水辺空間に提言をいただく。	玉井名誉教授（土木構造） 三本氏（貝類） 岡村名誉教授（魚類） 佐藤氏（鳥類） 酒井教授（カニ類）
ワークショップ (6回)	歩道の材料等や植栽の種類及び 水辺空間の親水性に対して提案 をいただく。	コミュニティ関係者 地元在住者

平成 13 年 9 月 6 日

高知県土木部部長 安岡健様

新堀川生態系検討委員会  
座長：玉井佐一  
委員：岡村収  
委員：酒井勝司  
委員：佐藤重穂  
委員：三本健二

提 言 書

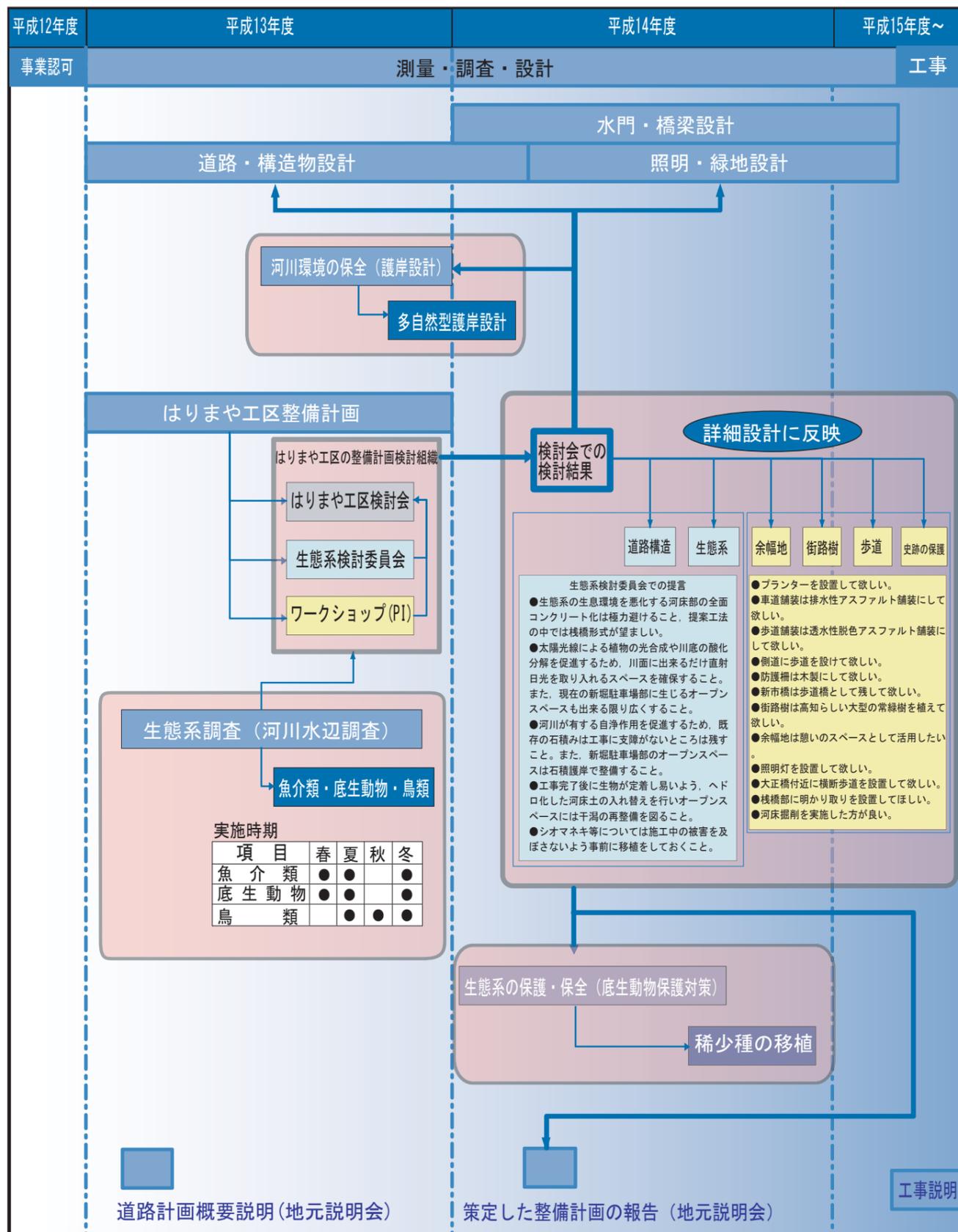
「新堀川生態系検討委員会」は、都市計画道路はりまや町一宮線の新堀川に関連する設計や工事実施に関して新堀川の生態系の生息環境に配慮し、良好な水辺空間を創出するため下記の提言を行う。

記

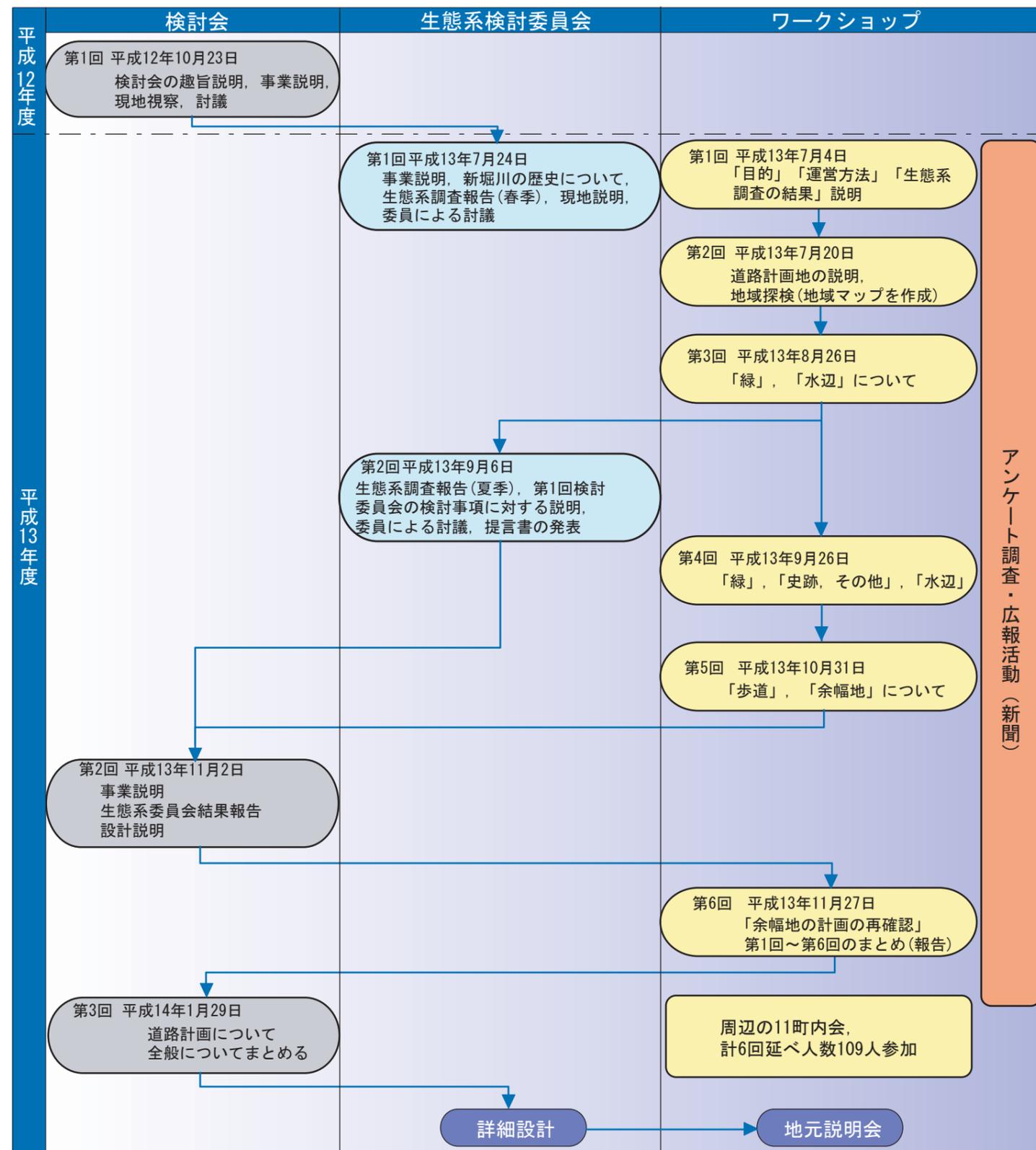
- 1) 生態系の生息環境を悪化する河床部の全面コンクリート化は極力避けること、提案工法の中では栈橋形式が望ましい。
- 2) 太陽光線による植物の光合成や川底の酸化分解を促進するため、川面に出来るだけ直射日光を取り入れるスペースを確保すること。また、現在の新堀駐車場部に生じるオープンスペースも出来る限り広くすること。
- 3) 河川が有する自浄作用を促進するため、既存の石積は工事に支障がないところは残すこと。また、新堀駐車場部のオープンスペースは石積護岸で整備すること。
- 4) 工事完了後に生物が定着し易いよう、ヘドロ化した河床土の入れ替えを行いオープンスペースには干潟の再整備を図ること。
- 5) シオマネキ等については施工中の被害を及ぼさないよう事前に移殖をしておくこと。

以上

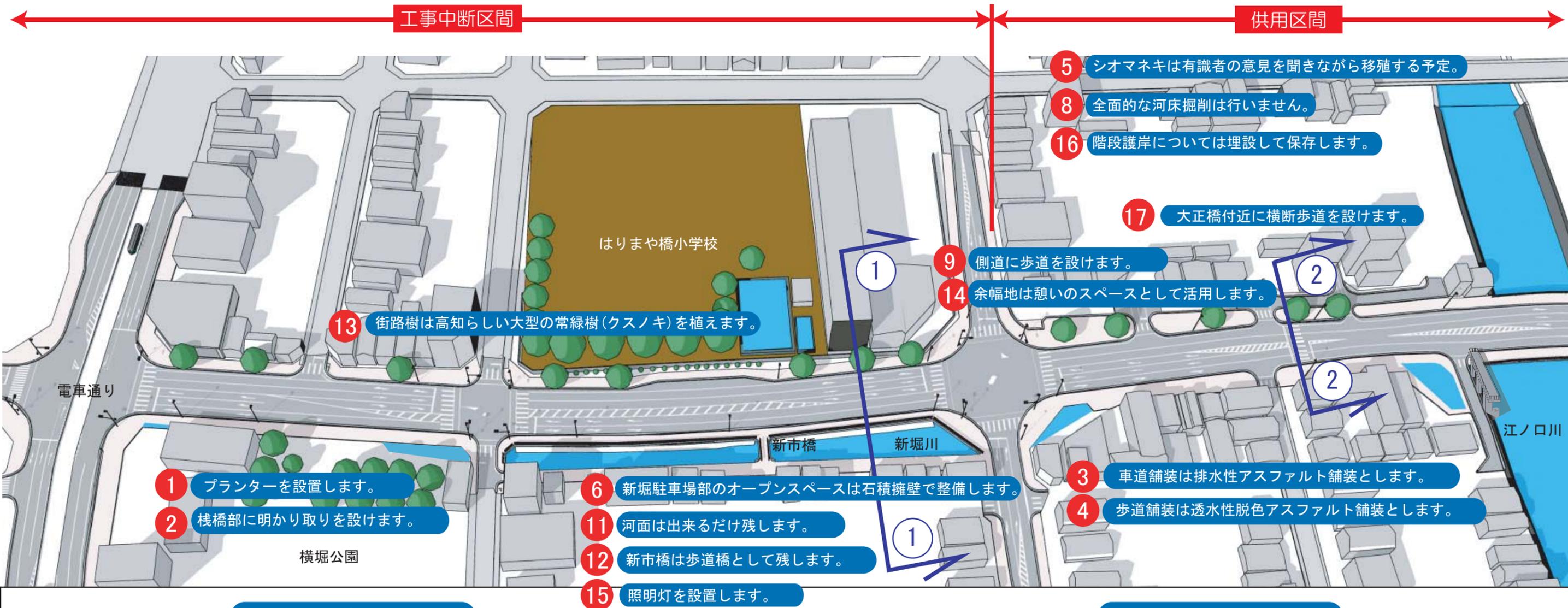
設計作業の流れ



3つの検討組織の実施経緯

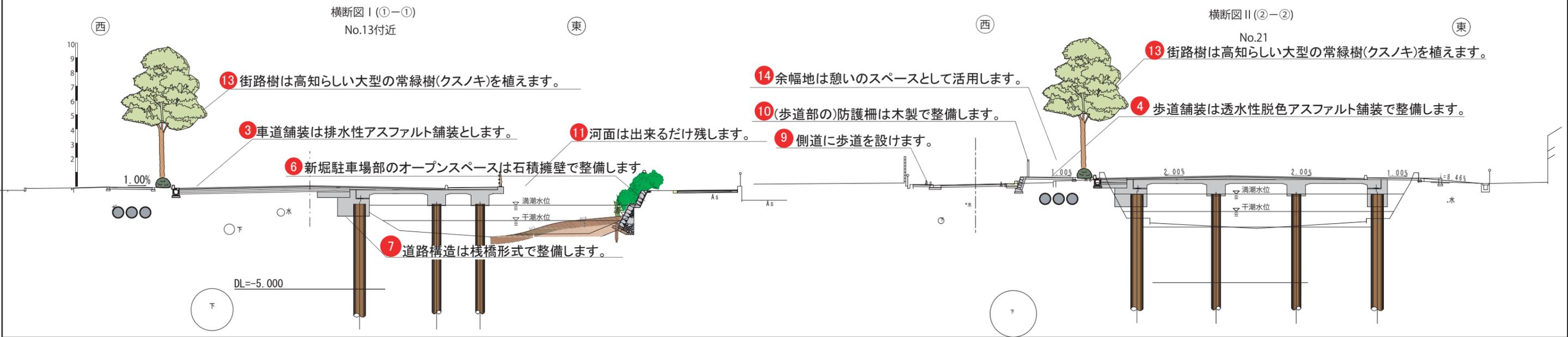


3つの検討組織からの提案



新堀小学校付近断面図

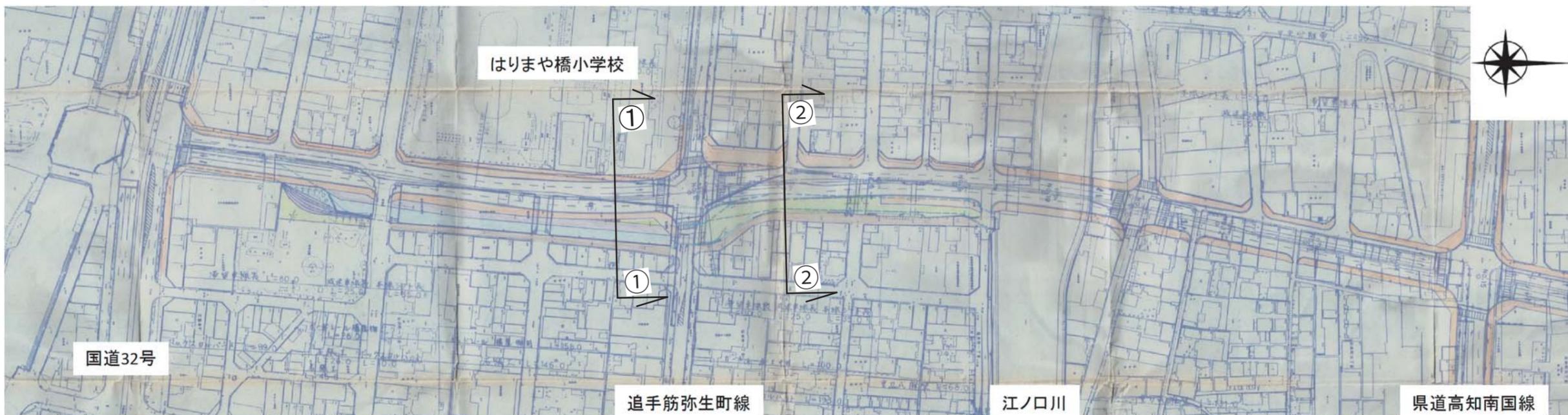
江の口川付近断面図



はりまや町一宮線(はりまや工区) 都市計画決定(H7) 概要図

【平面図】

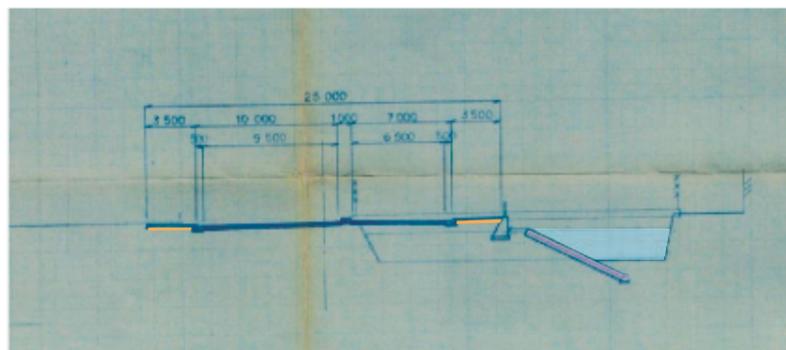
至 はりまや橋



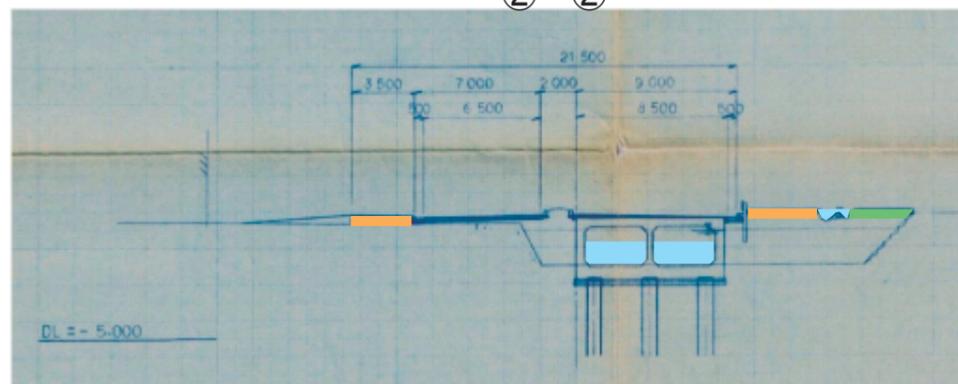
至 南国市

【横断図】

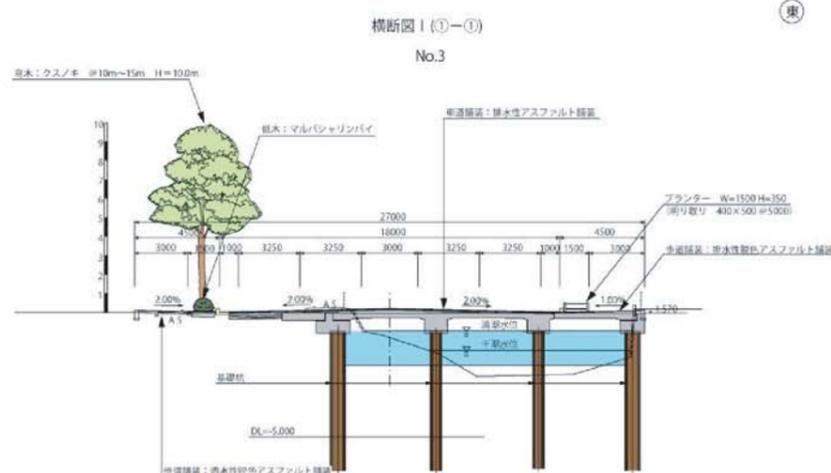
①-①



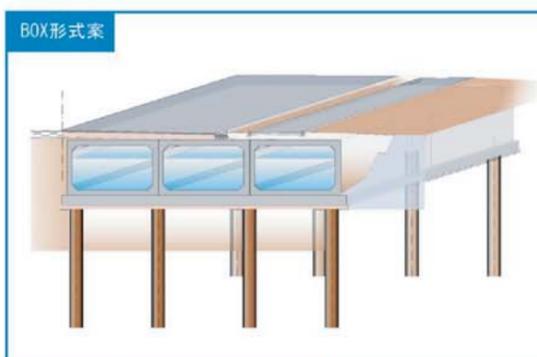
②-②



【現在の計画】



●ボックスカルバート案から栈橋案に構造変更



- 工事中に河床を乱す。
  - 河床がコンクリート張りとなる。
  - 干潟の再構築が困難である。
- 生物がほとんど生存できない



生態系の生息環境の保護保全を第一に検討しました。



- 工事中に河床を乱す可能性が少ない。
  - オープンスペースを確保できる。
  - 干潟の再構築が可能である。
- 生物が生存できる

施工方法 工事の方法は、河川内に仮設栈橋を設けて、その上部より工事を行うため、河川内を乱すことが少ない。

(3) はりまや町一宮線における様々な声 (新聞記事)

町線 市民から反対続出  
はりまや町一宮線 県説明会に60人出席



県民の考えを聞くために開かれた説明会 (高知市の「かるぼーと」)

高知市の新堀川を覆う「はりまや町一宮線」(高知市九反田の市文化プラザ)に建設される都市計画道路「はりまや町一宮線」への県民の考えを聞き、出席した約60人の市民からは、道路整備に反対する声が続出した。市民からは、新堀川と重なる部分(約五百メートル)は一部を除き、川を覆う格好で建設する予定。新堀川にはアカメやシオマネキ、コアマなど希少な動植物が生息するため、市民団体が工事中止を求めて署名活動を行っている。説明会で県側は、「同線と交差する追手筋跡生町線より南側区間は、歴史や文化の視点から現在の計画を検討し直す」として、「新堀川の隣接護岸は埋設する計画だったが、移設などの案も含め地域住民や市と協議する」との方針を示した。これに対し、住民からは「新堀川の自然を守りたい」との声が聞かれた。また、「道路はどこの道でも、目先の利益を追うな」「街づくりは哲学を持ってやるべき。子孫のことも考え、計画は撤廃すべきだ」などの声も続出した。「市内への車の乗り入れを減らそうと、公共交通利用を呼び掛けている。新たな道路は必要なのか」「川の南側だけでなく、(工事を進めている)北側は見直さないと」などの声が出た。県側は「(道路の)効果発揮するためにも北側は埋設計画のまま整備する」として、「意見は持ち帰り、高知市と検討する」と回答した。(吉良憲彦)

平成19年9月14日 (金)  
高知新聞朝刊 25面

新堀川工事再考を

道路計画 住民相次ぎ要望  
説明会

高知市

高知市中心部を流れる「はりまや町一宮線」(高知市比島町二丁目)同市は、道路の必要性や工事の進め方について説明し、約七十名、地元説明会を同日はりまや町二丁目の新堀川コミュニティホールで開いた。市民からは、歴史的、環境的に貴重な場所であることを指摘、「県民の財産を壊すな」と計画再考を求める意見が相次いだ。県や同市は、高知駅周辺の鉄道高架事業、区画整理事業と併せ、新たに南北幹線道路となる「はりまや町一宮線」(約六十人が参加。まず県が道路の必要性や工事の進め方について説明し、新たに電線の地中化を図るプランを示した。意見交換では、道路完成後の具体像を聞く声の一方、計画再考を求める意見が相次いだ。「アカメの幼魚が生息する環境を守れ」という声には、県側は「困難かもしれないが、(幼魚が)成育する。コアマの移植を専門家の意見を聞いて考える。工事に伴い、」



道路整備の計画再考を求める意見が相次いだ説明会(高知市はりまや町二丁目)

平成18年7月9日 (月)  
高知新聞朝刊 32面

新堀川覆う工事中止を

市民組織が  
県に陳情書

「日光遮り希少種死滅」



高知市中心部を流れる新堀川を覆う工事現場

高知市中心部を流れる新堀川を覆う工事現場。市民組織が県に陳情書を送り、「日光遮り希少種死滅」を訴えている。高知市中心部を流れる新堀川を覆う工事現場。市民組織が県に陳情書を送り、「日光遮り希少種死滅」を訴えている。高知市中心部を流れる新堀川を覆う工事現場。市民組織が県に陳情書を送り、「日光遮り希少種死滅」を訴えている。

田中正晴事務局長(八人が絶滅危惧種の保護を進める県文化環境部を訪問)工事の中止と既設の暗きよの撤去を要請した。応じた同部の島田京子部長は「文化環境部に限らず」と説明。同会が「県指定の絶滅危惧種が生息しているのに、県の工事が絶滅に拍車を掛けている」と指摘したのに対し、「土木部は環境が守られるよう、申し入れていく」と答えた。土木部都市計画課は取材に対し、「引き続き専門家の意見を聞きながら進めるが、工事内容の変更は考えていない」と話している。

平成18年4月19日 (水)  
高知新聞朝刊 22面

守れお街のシオマネキ

高知市中心部を流れる新堀川を覆って四車線化する道路工事に伴い、県が絶滅危惧(希)種に指定しているカメの一種、シオマネキが絶滅する恐れがある、として十九日、「新堀川を守る会」が工事の計画中止を求める陳情書を県に提出した。

市民組織 県に中止陳情

新堀川工事で絶滅の恐れ。市民組織が県に中止を求め、日光遮り希少種死滅を訴えている。

新堀川工事で絶滅の恐れ。市民組織が県に中止を求め、日光遮り希少種死滅を訴えている。

新堀川工事で絶滅の恐れ

新堀川工事で絶滅の恐れ。市民組織が県に中止を求め、日光遮り希少種死滅を訴えている。

平成17年5月20日 (金)  
高知新聞朝刊 23面

2005年5月19日

高知県知事 橋本大二郎 様

高知市若松町10-46  
浦戸湾を守る会  
事務局長 田中正晴

### 新堀川の4車線化工事について (陳情)

日頃は浦戸湾を守る会の活動にご理解とご協力をいただき、有難うございます。

さて現在、高知駅周辺都市整備が行なわれており、その事業の一環として、はりまや町一宮線の4車線化工事が始まりました。そのはりまや工区では、新堀川の上を栈橋方式にして、4車線化工事が予定されています。栈橋方式では新堀川は暗渠同然となり、日があたらず生物の生育環境が劣悪となります。せっかく育ち始めた生物が死滅します。高知駅周辺都市整備事務所が平成15年に発表した生物調査によれば、新堀川には高知県レッドリスト1A種のシオマネキおよびアカメの稚魚を含む、122種の生物が確認されています。新堀川生態系検討委員会では、シオマネキ等については施工中の被害を及ぼさぬように、事前に移植することを提言(平成13年9月16日)しており、平成14年8月13日と26日の2度にわたり、高知市瀬戸地区(深浦神社周辺)に、新堀川のシオマネキ9個体が移植されました。ところが高知大学理学部の町田吉彦教授による平成16年4月7日から平成17年4月22日までの、12度にわたる同地区での動物調査の結果、シオマネキは平成16年11月12日に一度だけ、しかも1個体のみしか観察されませんでした。シオマネキの成体は移動力がほとんどなく、一ヶ所に定住します。またシオマネキの寿命は数年以上とされていることから、町田教授は11月2日に確認されたシオマネキがどこから来たのかはまったく分からないが、それ以前の7ヶ月間にわたりシオマネキが居なかったことから、11月2日の個体が新堀川から移植された個体である可能性は皆無に近いと判断されています。この事実は、シオマネキを移植しても、移植先では生きていけないことを証明しております。このように、工事期間中にシオマネキを移植し、工事後に再度、元の場所に移植することは絵空事でしかありません。一方で、新堀川にはシオマネキが3個体生息しております(2004年秋期)。すなわち、新堀川は絶滅危惧種1A類が生息できる環境なのです。知事ならびに事業担当部局におかれましては、この状況を重く受け止めていただき、新堀川の工事を中止し、シオマネキを含む多くの生物たちを保全することを強く要望いたします。

2006年4月18日

高知県知事 橋本大二郎 様

高知市若松町10-46  
浦戸湾を守る会  
事務局長 田中正晴

### 新堀川保全のための要望書 (陳情)

日頃は「浦戸湾を守る会」の活動にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

さて2005年10月2日に、私たち浦戸湾を守る会が高知大学理学部自然環境科学科海洋生物学研究室の協力を得て実施した高知市の新堀川の動物調査で、9個体のアカメの幼魚の生息が確認されました。

アカメは高知県絶滅危惧IA類に指定されている貴重な動物です。全国的には、アカメの分布の中心は高知県と宮崎県とされており、この両県を除くとその捕獲記録は散発的でしかありません。アカメの詳しい生態はまだ解明されていませんが、幼魚期から若魚期をコアマモに依存して過ごすことは多くの研究例で明らかにされています。すなわち、コアマモなしにアカメの生活史は成り立ちません。新堀川のアカメもコアマモの群落内に生息していました。パルプ廃液で極度の汚染を受けた浦戸湾は、30余年を経てようやくよみがえったのです。あの汚い新堀川を知る高知県民にとっては信じ難い事と言えます。

アカメが棲息している高知県内の汽水環境で規模が大きいのは、四万十川河口域と浦戸湾です。成魚の捕獲記録から判断すると、四万十川より浦戸湾の方がはるかに重要な位置を占めていると考えられます。しかし、四万十川河口域に比べ、浦戸湾の方がより人為的影響を受けやすいのは誰の目にも明らかであり、特に浦戸湾流入河川の河口域に生育するコアマモはその影響をまともに受けやすい存在です。

2005年10月21日に公布された高知県野生動植物保護条例の第1条に、本条例の目的は「県内に生息し、又は生育する希少な野生動植物を県、事業者及び県民が一体となって保護を図ることにより、生物の多様性の保全及び自然との共生に寄与し、もって健全な自然環境を将来の県民に継承していくこと」と明記されています。

新堀川には、アカメと同じく高知県絶滅危惧IA類に指定されているシオマネキも生息しています。カニ類の高知県絶滅危惧IA類は2種のみであり、このような貴重な自然環境が市街地の中心部にあるのは、日本全国で高知市だけと言っても過言ではありません。高知県におかれましては、現在行なわれている新堀川への工事を中止していただきたい。そして新堀小学校の東横の暗渠部分を撤去していただきたい。暗渠撤去により川に日が当たり、コアマモの群落が育ち始め、アカメ・シオマネキを含む生態系が今以上に豊かになります。この全国的にも貴重な新堀川の環境保全に、最大限の配慮をしていただければ幸いです。

#### (4) 事業を取り巻く様々な声を踏まえた県の考え方

##### ※議会答弁から主なものを一部抜粋

###### (平成18年9月議会)

- ・駅前から高知市が整備を進めている追手筋弥生町線までの区間は、連続立体交差事業などとの一体性や工事の進捗具合から、引き続き整備を進めて、早期に完成させる必要がある
- ・追手筋弥生町線から国道32号のかるぽーと前までの区間は、交通量の調査だけではなく、水辺や掘割という歴史的な資産を活かしたまちづくりの視点から、広く県民の皆様や高知市の意向もお伺いしながら、今後の方向性を検討してはどうかと考えている

###### (平成20年2月議会)

- ・はりまや町一宮線は、渋滞を緩和するとともに、高知市中心部を通過する交通を排除することにより、人が中心で高齢者などにも優しいまちづくりにつながる、中心市街地の活性化のためにも重要な道路であるが、一方で、水辺空間が大切であるといった県民の意見もある
- ・このため、追手筋弥生町線から南の区間では、水辺や掘割という歴史的な資産を活かしたまちづくりの視点から、広く県民や関係者の皆様のご意向も伺いながら、今後の方向性を検討していく
- ・交通量については、追手筋弥生町線から南側の整備のあり方を検討するためにも必要なもので、北側の整備が完了した後で調査を行う予定である【交通の流れ】
- ・駐車場を撤去するにあたり、どれだけオープンスペースを確保すれば干潟再生が検証できるのかについて、新たな組織を立ち上げて検討する予定である【新堀川的环境変化】
- ・南側の部分については、21年度末に一旦工事を止めて、そこから交通量などを調べる【工事中断】

###### (平成22年2月議会)

- ・新堀川の自然環境の復元の推移に関しては、昨年度から専門家で構成する委員会を設置し、オープンスペースでの自然環境の変化について検証を進めている【新堀川的环境変化】

###### (平成25年2月議会)

- ・交通の流れや新堀川的环境変化の推移を広く県民の皆様にお示しし、ご意見をうかがうとともに、さらに高知市のまちづくりの方向性を見極めながら、検討したいと考えている

###### (平成28年9月議会)

- ・工事を中断している区間については、「工事再開」または「事業中止」の判断をしなければならない時期と考えている
- ・判断にあたっては、交通の流れや新堀川的环境変化の推移を県民の皆様にお示しし、ご意見を伺うとともに、高知市のまちづくりの方向性と整合を図ることも必要である
- ・そのため、まず今年度に、「地域住民」、「高知市」、「高知県」の三者による「まちづくり協議会」の立ち上げ準備を行いたい
- ・この協議会の場において、当工区の果たすべき役割や、新堀川という水辺を活かしたまちづくりについて検討を行い、その結果を踏まえて県としての最終判断を行いたい