

第2回 はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会 議事録

日時 平成29年9月5日(火) 18:00～

会場 高知市立中央公民館特別学習室

(高知市文化プラザかるぽーと9階)

開会

司会：

それでは、定刻になりましたので、只今より「第2回 はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会」を開催いたします。私は、本日の進行を務めます高知県都市計画課課長補佐の秋元と申します。みなさまよろしく申し上げます。

本日は、委員の皆様、大変お忙しいなか、当協議会へご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。本日は、当協議会委員12名のうち、11名の出席をいただいております。

当協議会設置要綱第6条の規定によりまして、会議の成立要件であります2分の1以上の委員のご出席をいただいておりますので、本日の協議会が成立していますことをまず、ご報告いたします。また、当協議会は、公開としておりますので、会場の後ろに傍聴席を設けております。

本日の第2回まちづくり協議会では、3つの議題について、ご審議をいただきたいと思っております。会議につきましては、途中、休憩をはさみまして、進行してまいりますので、委員の皆様ご協力よろしく願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、高知県土木部長の福田より、ごあいさつ申し上げます。

高知県土木部長：

皆様こんばんは。土木部長の福田でございます。後ろから失礼をいたします。

開会にあたりまして一言ごあいさつを述べさせていただきます。本日はお忙しい中、また雨天の中、そしてまた今日は会が遅い開始時間になりましたけれども、お疲れの中、お集まりいただきまして本当にありがとうございます。

この都市計画道路、はりまや町一宮線につきましては、6月にこのまちづくり協議会を発足させて頂きまして、第1回目の協議会においては、工事を中断しておりますこれまでの経緯ですとか、それから完成区間と中断区間の現在の状況、また自然環境や交通量の調査結果などについて、ご報告をさせて頂き、それをベースに議論をして頂いたところでございます。

その後、協議会での資料等々を公開いたしまして、市民の皆様方から広く意見を募るパブリックコメントをさせて頂き、その結果についても今日、皆様方にご説明させて頂く

予定でございます。

前回の協議会、それからパブリックコメントを通じまして様々な意見を頂いております。

賛成意見もございます。もっと共存するような案ができないかという意見もございました。また反対意見も多く頂きました。

シオマネキという希少種をしっかりと守っていくことが大切だから反対をするという意見もございましたし、また反対意見の中には、シオマネキのような希少種が生活できる、生存できる、そういう貴重な空間が、この高知市という大きな町のど真ん中にあるということが大事なんだ、だから反対なんだ、というご意見も頂いたところでございます。

我々としてはそれを真摯に受け止め、これまで既存の、これまでの計画で工事を再開するのか、それとも工事を中断するのかという、二者択一の選択肢しか今までお示しできなかったことをある意味反省をいたしまして、そうではないもう一つの第3の案というものがないものだろうか、ということを考えてわけでございます。

協議会の先生、委員の皆様方、そしてパブリックコメントを頂いて、それから高知市のご支援もご協力も頂いて、まさに関係者の皆様方の知恵を集めて、我々新しい案を今日ご提案させて頂きたいというふうに考えております。

考え方といたしましては、今までこの豊かな水辺環境を残していくために、道路の空間だけで、道路の幅の中で考えていたのですけれども、道路づくりっていうのはそれだけでなく、まちづくりの一貫でもあるわけで、道路周辺の空間と一体的に整備をすることによって、この豊かな水環境を残すことができる案があるのではないかと、ということで関係者の皆様方と協議を重ねて参りました。

ポイントは3つございます。

1つは、今の道路構造をもっと見直す工夫をして、できるだけ今の道路を西側に振る（寄せる）ということ、そして道路の幅につきましても、安全性というものを確保した上で、もっと道路の幅を縮小することができないか、ということを検討いたしました。

2つ目といたしましては、シオマネキをはじめとするこの希少動植物の生息や生育環境を新たに創出するために、横堀公園の一部を新堀川に取り込むことによって、新たな水辺の確保、そして干潟の創出というものができないか、これについても検討をいたしました。

3番目のポイントとしては、新堀川の今、東側にあります高知市の市道、ここが今歩道になっているのですけれども、この道路をはりまや工区の歩道として活用することで、本線の歩道をあえて付けない、道路の幅をより狭くして水辺の空間をもっと広くできないだろうか、というこの3つのポイントから、案をいくつか提案させて頂きたいというふうに考えております。

今日の議論においては皆様方に忌憚のないご意見を頂戴し、またそれをベースにして第2回目のパブリックコメントを進めて参りたいというふうに考えております。議論を深めて頂くことによりまして、論点がより明確となり、最終的にこの意見を提言という形で取りまとめて頂くことを、お願いする次第でございます。今日の議論どうぞよろしくお願い

いたします。

司会：

それでは、議事に入る前に、傍聴される皆さまへの連絡事項をお伝えします。

受け付けの際に、傍聴する際の注意事項をメモでお渡ししたと思いますが、傍聴につきましても、「はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会傍聴要領」の規定に基づきまして、守っていただく事項をいくつか定めています。

例えば傍聴席からの発言ができないことや、協議会の秩序を乱したり、議事の妨害となる行為などをしないよう定めておりますので、内容をご確認のうえ、ご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、配布資料の確認を行います。まず

- ・資料1 会次第
- ・資料2 出席者名簿
- ・資料3 配席図
- ・資料4 はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会設置要綱
- ・資料5 協議会委員及びパブリックコメントの意見、

それと別冊としましての全意見の一覧をお付けしております。

- ・資料6 新たに提案する道路計画の考え方 （1）道路の構造
- ・資料7 （2）希少動植物の生息・生育環境の保全・創出
- ・資料8 はりまや工区の整備のあり方

と別紙の大きな一覧の図面をお配りしております。

揃っていますでしょうか。

それでは、これからの議事進行を那須会長にお願いします。

那須会長よろしくお願いいたします。

議事 1.2. -----

那須会長：

それでは早速でございますけれども会を進めさせて頂きたいと思っております。前回同様円滑な会の進行に努めて参りますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

前回は、このはりまや町一宮線の経緯、それから今の状況をご説明して頂きまして、それに対しまして様々なご意見をいただきました。

加えてパブリックコメントで、先ほど土木部長から話がありました通り、賛成反対、それから中身のいろんなご提案とか、ご意見を頂いたところでございます。

今回は、そういう意見を踏まえまして、第2回の協議会ということでございまして、1回目に頂きましたご意見、それからパブリックコメントの結果を踏まえまして、自然環境、

動植物の生息地をどう守るか、あるいは史跡の保全・創出、街並みについての考え方、それから何よりもその第1回でお話しをさせて頂きました通り、地元にとって一番いい案とは何なのかということ、総合的に考えて最良案はどういう案なのかということ、第1回目も議論させて頂きましたけれども、今回も先ほどお話しがありました通り、様々な意見を踏まえて、今までのような二者択一ではなくて、新しい提案を含めた案を提示するという事で示して頂いております。

その中身について、今日をご審議頂きまして、またパブリックコメント等を頂きまして、最終的な案に向けて中身を詰めていきたいというふうに思うところでございます。

それでは早速ですけれども、資料1の会次第に沿って議題を進めてまいります。

まず、議題1の「委員及びパブリックコメントの意見」と議題2の「新たに提案する道路計画の考え方」、これにつきまして資料5、6、7に沿って事務局の方から説明をお願いします。

事務局（議事1；資料5・資料5(別冊)）：

はい、事務局の方から、まず最初に資料5の説明をさせて頂きたいと思っております。資料5は「協議会委員及びパブリックコメントの意見」ということになっております。

1ページ目を開いて頂きまして、意見公募の概要について表しております。第1回まちづくり協議会后に、都市計画道路はりまや町一宮線はりまや工区の工事を中断している区間の整備のあり方について、意見公募を行いました。

公募の期間としましては、7月12日から8月10日まで、意見を求める資料としましては、第1回目の資料でございます、そちらに書いております資料01の会次第から11の今後の協議会の進め方でございます。それに関連資料としまして、第4回新堀川自然環境観測・検証専門委員会の資料、それと、第1回まちづくり協議会の議事録をつけさせて頂いております。以上について意見公募を行いました。

続きまして2ページをお願いします。頂きましたご意見について集計をしております。なお、頂きました全てのご意見につきましては、資料5の別冊がございます。別冊を2枚めくって頂きますと、パブリックコメントの全意見ということで、お示しをさせて頂いております。

資料5の方に戻って頂きまして、2/6の2ページでございますけれども、意見の集計でございます。提出された意見の数は58名と、本当に多くの方からご意見を寄せて頂きました。県民の皆様の関心の高さにありがたく思っております。

内訳でございますが、工事再開に賛成と思われる意見が10名、工事再開に反対と思われる意見が34名、それから、道路整備の手法の提案などを含む、新堀川的环境と道路整備が共存するべきではないかという意見が9名、そして、新堀川境界のまちづくりに対する提案を頂いた方が1名、協議会に関する意見が4名でございます。

右上のグラフにはその割合を示しております。提出された意見の属性としまして、ちょ

うど真ん中に居住地というのがございまして、頂いたご意見の方がどちらにお住まいかということをもとめております。はりまや工区周辺でお住まいの方からは13名、はりまや工区以外の高知市にお住まいの方は29名、高知市以外の県内からのご意見は9名、県外が5名、不明が2名となっております。

その下にそれぞれの居住地ごとのご意見をまとめたものでございますが、左の方から、はりまや工区周辺、そしてはりまや工区以外の高知市、高知市以外の県内というふうに、だんだん左の端が近くの方、だんだん右に行くにつれて遠くなっていくというふうな並びにしておりますけれども、一番左の端のはりまや工区周辺という所を見て頂きますと、数としては13名と少ないわけでございますが、賛成という方が9名いらっしゃいました。それから右に行くにしたがって、工事再開に反対という割合が増えていくことが見受けられると思います。

続きまして、その次のページ、3/6、3ページをお願いいたします。

第1回協議会後に各委員さんにヒアリングをさせて頂きました。その内容につきまして、先ほどの資料の別冊に各委員さんのご意見を載せておりますが、それら協議会委員の皆さんの主な意見、それからパブリックコメントの主な意見をこの3ページ左側の方に整理をさせて頂いております。

まず協議会委員の主な意見でございますが、地域住民を代表する委員の方からは、シオマネキの生息と道路拡幅の両方ができたらいい、早く道路整備をやってもらわないと困る、という意見が多数といったようなご意見でございました。

環境保護に取り組む委員の方からは、高知県民のためにお互いに志を持って活動するべきだ、先輩達が守ろうとした新堀川は今のままでおいてほしい、という意見を頂いております。

そして学識経験者の方からは、環境・安全・文化をどう両立させるか、知恵を絞るべきではないかといったようなご意見でございました。

まちづくりの行政関係者からは環境面に最大限配慮した形で整備をお願いしたいといったようなことでした。

一方で、パブリックコメントで頂いた主なご意見でございますが、賛成意見としましては、通学路の安全を第一に、交通事故が起きてからでは遅いといったご意見でございました。

反対意見としましては、都市部の中心にある貴重な自然環境を破壊し、希少動植物を死滅させるな、また、今のままの自然を観光資源として活用すべきだ、そして、人も車も減るので整備の必要性はない、といったご意見を頂いております。

新堀川の環境との共存の意見としましては、身近な自然を思いやる区間整備の方法をもう少し考えて欲しいといったようなものでございました。

また、まちづくり協議会に対する意見としましては、協議会に歴史の専門家の委員とか、あと土木部都市計画課だけではなく、環境共生課の参加を求めるべきじゃないか、それか

ら協議会の回数を増やすべきじゃないか、女性や幅広い年齢層の委員を加えて欲しい、といったご意見を頂いております。

それらのご意見を踏まえまして、右半分にございますが、今回県の方から新たな道路計画の提案をさせて頂きたいと思っております。

日常的に道路を使われている住民の皆さんからは賛成の声が多い。一方反対意見として、シオマネキ等の希少種や、まちの中の自然環境そのもの、また史跡等の保全を求める意見も多数ありました。また、これらの環境などを残せるような工夫はできないものかとの意見も頂いております。これらの意見を踏まえまして、道路の外側の空間にも目を向け、自然環境の創出を図ったり、道路の機能の一部を代替させたりした新たな道路計画を今回提案したいと思っております。

その新たな道路計画の方針につきましては、大きく3つの柱で構成されております。

まず1つ目の柱、安全で人にやさしい道路というものでございます。

高齢者、小学生、自転車等が安心して通行できる道路幅を確保する。それから都市部の交通ネットワークを構築することで、周辺の渋滞を緩和し、地域の生活環境を改善していく。それから外側に目を向けていくということでございますが、東側の堤防沿いの市道に歩行者を誘導する案を検討してみました。

2つ目の柱でございますが、自然環境の保全・創出についてです。

道路構造の見直しによりオープンスペースを拡大することを考えました。それから、コアマモの生育に配慮した水環境を創出、シオマネキ、トビハゼの生息に配慮した干潟環境の創出、それから外側に目を向けるわけでございますが、横堀公園前に新たなオープンスペースを確保することを検討してみました。東側の堤防に樹木を植え、緑環境を創出していきたいということでございます。

3つ目の柱の最後でございます。歴史的な街並み・風景の保存でございます。

横堀公園前の西側護岸の石積みは、できる限り保存したいと思っております。東側護岸の石積みは、江戸時代の積み方により復元を図りたいと思っております。また、江戸時代の古地図に描かれている新市橋につきましては、歴史的情緒のある架替えを検討していきたい。東側堤防沿いの市道については、「歴史の道」のような活用を今後検討していきたい。

以上のようなことを方針として考えております。

これらの詳しい説明につきましては、この後、資料6以降で説明させて頂きたいと思っております。

その下でございます。まちづくり協議会の運営方針でございますが、協議会に対する意見、歴史の専門家ということがございましたけれども、歴史専門家の意見というのを協議会に反映していきたいと思っております。それから、協議会の回数は限定せずに議論を深めていただきたい。それから環境共生課につきましては、第2回目からオブザーバーとして参加して頂いております。女性や幅広い年齢層の意見につきましては、第1回目と同じようにパブリックコメントにより対応させて頂きたいと考えております。

次に4ページ目、4/6をお開き下さい。ここでは、4車線整備が将来にわたっても必要であるといったことの資料でございます。第1回まちづくり協議会で、平成23年3月に北側が4車線化されたことによって交通の流れがどのように変わったのかと説明した資料がございました。それがこの青い棒グラフとピンク色の棒グラフでございます。その資料に緑色で平成42年の交通量推計をしたわけでございますが、これを加えてございます。高知市の将来人口は確かに少しずつ減っていきませんが、はりまや町一宮線を整備することで右側の上のグラフをご覧頂きますと、今4車線区間の完成しているところでございますが、平成29年2月に1万3千7百台の交通量が、整備をすることで、平成42年には1万7千3百台に増加するという推計の結果となっております。

その下、2車線区間、工事中断区間でございますが、平成29年2月、今現在、1万6百台通過しておりますけれども、整備をすることによりまして、平成42年には1万7千6百台に増加が見込まれるという推計結果でございます。

一番下に書いておりますけれども、はりまや町一宮線はりまや工区の交通量は、現状及び将来推計においても4車線が必要となる9千6百台を超えております。

その次のページをお開き下さい。先ほど、高知市の人口が少しずつ減っていくと説明しましたが、左上をご覧頂きますと、青い線、国立社会保障・人口問題研究所というところの人口推計のグラフを載せております。

先ほど42年の交通量を推計したと言いましたが、この社人研と略称して言いますけれども、青い線のグラフを元に推計をしております。ですが、高知市としましては、この状況、手をこまねいているわけではございません。

上の方でございます。高知市では、平成27年10月に「高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」というのを作成しまして、人口減少克服のために、いろんな取組をしております。この青い線の減少を克服して、上の赤い線、橙色の線にするような目標を掲げております。具体的にどのようなことをしているかにつきましては、左の下の黄色の枠の中にごございます、合計特殊出生率を上昇させたりとか、死亡率を改善したりとか、社会減の抑制として移住促進を行うとか、他にも地産外商、観光振興による産業活性化と安定した雇用の創出なんかもその理由といったような内容になっております。

その観光振興ということでございますが、右半分です。高知県における観光客の推移ということで、平成25年以降400万人観光というのが定着しております。その下でございますけれども、高知新港への大型客船への寄港ということで、外国クルーズ船の誘致が功を奏しまして、平成29年度も昨年度よりもかなり高知に乗り降りしているといったような、高知市における人口減少に向けた取組もやっているんですが、42年の交通量の推計におきましては、青い社人研、国立社会保障人口問題研究所の数値を元に推計をしております。

最後の6/6のページでございますが、これも前回の資料と同じでございますが、今回、第2回まちづくり協議会、本日9月5日にさせて頂いておりますが、今日の資料等々、議論

して頂いた内容につきましては、第2回パブリックコメントを実施いたしまして、また次へとつなげて行きたいと考えております。以上でございます。

事務局（議事2；資料6・資料7）：

続きまして資料6、資料7を用いて、新たに提案する道路計画を説明させていただきます。はじめにお手元に資料6をお願いします。

「(1) 道路の構造」についてご説明いたします。1枚めくっていただき1ページをご覧ください。1/3でございます。「道路構造の工夫」でございます。

道路の構造の決定でございます。道路の構造は、道路法第30条に基づく政令、道路構造令により決定いたします。

平成21年1月に柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会の提言を受け、地方の実情に即した道路構造令の弾力的運用が図られています。

この弾力的運用を適用し、新堀川への影響を最小限に留めるため、道路計画を2点見直しました。

まずステップ1として道路を可能な限り西側に寄せるため、道路線形の見直しを行いました。下の図をご覧ください。

現在の計画では、はりまや橋小学校側となる西側に赤色で着色している部分の余幅部がございます。設計速度を50kmから40kmに見直し、カーブを短く、少しきつくすることで、この余幅部を無くし、道路を西側に寄せることができました。これにより水面のオープンスペースを増やすことができます。

続きましてステップ2として道路幅員の見直しを行いました。植樹帯の削除や路肩を縮小することで道路の幅を出来る限り縮小しました。

まず、植樹帯の削除ですが、道路西側の植樹帯については、はりまや橋小学校の校庭にある樹木により緑陰の創造等が可能であることで設置しないこと、また、道路東側の植樹帯は元々栈橋構造で木の根が張ることができないため、プランターによる代用を計画してございましたが、これを無くすことで水面のオープンスペースの拡大を図りました。

また、路肩については、道路構造令の弾力的運用により1mから最小必要幅である0.5mに縮小いたしました。

この結果、現在の計画に対して道路幅が3m縮小し、水面の確保や干潟の創出を図ることができます。

なお、幅員の見直しを行わない箇所もございます。車道や、自転車歩行者道については、安全な通行を確保するため、縮小規定を適用してございません。

次のページをお願いいたします。2/3でございます。先ほどご説明した道路構造の工夫案を、現在の計画と平面比較しています。

上の図が現在の道路計画です。この段階では、新堀川の水面のオープンスペースは1,485平方メートルです。

線形を見直したステップ1が中の図です。これにより新堀川の水面のオープンスペースが225平方メートル増え1,710平方メートルとなります。

また、ステップ1に加え、道路幅を縮小したステップ2が下の図です。これにより新堀川の水面のオープンスペースが現在の道路計画に比べ763平方メートル増え2,248平方メートルとなります。

なお、中及び下の図には、現在の道路計画位置を青線で示して、違いが分かるようにしております。また、各々の図には左から赤い線で、四国銀行木屋橋支店の通路橋南側に①-①、新堀橋南側に②-②、新堀橋北側に③-③と示しております。この断面図を次のページに載せております。

次のページをお願いします。3/3です。

この断面図は、上から現在の道路計画、次のステップ1の線形見直し、そして下が線形見直しに加えステップ2の幅員縮小という順に示しています。

左の断面①-①において、上の図の現在の道路計画では、道路が水面を全て覆ってしまう計画となっておりますが、線形見直しと幅員縮小を図った一番下の図では、水面のオープンスペースが2mできることとなります。

同様に、真ん中の断面②-②では、上の図で水面のオープンスペースが8.2mの計画でしたが、下の図では4.5m増え、12.7mに広がります。

また右の断面③-③では、上の図で水面のオープンスペースが5.6mの計画でしたが、下の図では5.4m増え、水面が11mと約2倍に広がります。

以上で「(1) 道路の構造」についての説明を終わります。

続きまして資料7をお願いします。

「(2) 希少動植物の生息・生育環境の保全・創出」を説明いたします。1枚めくっていただき1/10ページをご覧ください。「新堀川における希少動植物の生息・生育状況」でございます。

新堀川には高知県のレッドリストに掲載されている希少動植物が生息・生育しています。

ここでは、新堀川の干潟や水中に生息・生育する代表的な希少動植物として、シオマネキ、トビハゼ、コアマモの現状の生息・生育環境の調査結果を説明し、これを踏まえた環境の創出方法や植樹等についてお示しさせていただきます。

まず、それぞれの分布状況について、確認された箇所を図に示しています。シオマネキは主に新堀橋南の西側の干潟で、トビハゼは新堀川の干潟全体で、コアマモは新堀橋南側、北側をはじめ新堀川の広範囲で確認されています。

今回、確認された箇所について調査を行い、この調査結果をもとに環境条件を整理し、

それぞれの生息・生育環境の保全・創出を検討いたしました。

なお、参考までにレッドリスト等の指定状況を右下に表形式で載せてございます。

次のページをお願いします。2/10 ページです。

ここでは各々の生態等について簡単にご説明いたします。まず、コアマモの分布と生態でございます。

コアマモは、県内では宿毛市や四万十市などで多くで生育しています。花をつける顕花植物で海藻の仲間であり、浅海や河川汽水域の浅場の砂泥地に分布しています。地上部の草丈の長さは10cmから50cm程度です。

次に、トビハゼの分布と生態です。トビハゼは、浦戸湾が最大生息地でしたが、干潟の埋め立て等で分布域が縮小し、現在では四万十川とその支川の竹島川が最大生息地となっております。このトビハゼは泥干潟に生息しており、泥上をはい回り、潮が満ちてくると水上をジャンプして移動し、満潮時には冠水しない場所で静止しています。産卵期は5月下旬から8月中旬で、ふ化後約1年で成熟し、寿命は2年とされています。

次にシオマネキの分布と生態です。シオマネキは、四万十川と須崎湾、および高知市で比較的規模の大きい個体群が確認されています。繁殖期は夏季とされ、繁殖期の雄は鉗脚（はさみ）を上下に振る行動を活発に行います。親ガニ1個体からの幼生（ゾエア）数は5万個から6万個程度です。放出された幼生はゾエア期、メガロパ期を経て稚ガニに変態します。着底後1年以上経過し、甲幅が2cm以上に成長すると繁殖が可能となります。煙突形の独特な生息孔をつくり、寿命は5年程度とされています。

次のページをお願いします。3/10 ページです。

コアマモの生育状況をご説明いたします。生育環境の調査は図に示す5測線で実施しました。

調査項目は、生育範囲の地盤高、水深、粒度組成、開放水面幅、コアマモ群落幅、日照時間であり、(2) 調査結果に表形式で結果を載せております。また、コアマモが生育するために必要とされる光量について、生育域の最端部となる②と④の測線で調査を行いました。(3) 光量調査に棒グラフ形式で結果を載せています。

生育位置別の特徴といたしましては、新堀公園付近の測線②、③では、粒径が小さいシルト・粘土分の含有率は、文献等で一般的に報告されているコアマモ生育場所に近い状況にありました。生育に適した状態であり、生育に適した底質状況でした。新堀川水門南側の測線④、⑤では、底質としては文献等の一般的な報告に比べやや粗い状況が見られましたが、日照条件が良好であるため、生育を維持できていると考えられます。

この調査結果から、コアマモが生育に必要なとされる環境条件は、地盤高においては、最干潮時においても流水環境を維持することが必要であり、最適な生育場所となるためにはT.P. - 1.5mからT.P. + 1.3mが妥当と考えられます。底質、粒度組成としては、シル

ト・粘土分が20%以上あれば生育可能であり、最適な範囲としては50%前後と考えられます。

開放水面幅は、周囲の建物等の状況にもよりますが、生育域の端部を見ると、測線②の日照条件で1.3m程度、測線④であれば7m程度の水面幅に生育しています。日照時間については、夏季において7時間から8時間程度の日照時間で生育しております。これらの環境条件が新堀川に生育しているコアマモに望ましいと考えております。

次にシオマネキ・トビハゼの生息状況をご説明いたします。次のページ4/10をお願いいたします。

新堀川における干潟の概要ですが、最も広い干潟は横堀公園前となる新堀橋南側の両岸に形成されています。干潟は満潮時に完全に水没します。塩性植物は生育していません。

新堀川におけるシオマネキの生息地は、干潟の中でも地盤の高い場所に限定されています。添付している写真は、横堀公園前の干満の写真や干潮時の西側・東側それぞれの干潟の状況、そして道路完成区間の干潮時における干潟を載せてございます。

次に干潟の底質調査について説明いたします。調査位置は、図に三角で示した4地点6箇所を実施いたしました。調査結果は、全体において礫から粗砂、細砂の割合が高いことが分かりました。

次のページをお願いします。5/10ページでございます。

干潟の横断形状と潮位との関係です。シオマネキは、主に新堀橋南側の西側干潟で、地盤の高い護岸の法尻付近の限られた場所で確認されました。トビハゼは、新堀川において干潟が形成されている全箇所で確認されました。下の図にはシオマネキが確認された箇所の断面形状を示しております。

干潟の勾配はそれぞれ1:3.12、1:4.79です。シオマネキが生息している護岸の法尻付近の地盤高は、それぞれT.P.+0.16m、T.P.-0.22mでございます。

次に、新堀川以外のシオマネキの主要な生息地と言われている干潟を調査し、新堀川と比べてみました。調査箇所は高知市内において、1,000個体以上のシオマネキの生息が確認されている場所A地区と、県内最大規模のシオマネキの生息地と言われ、数千個体が生息している四万十川河口B地区の干潟を調査いたしました。

底質調査の結果、新堀川では礫から粗砂、細砂が多くを占めていることに比べ、多数の生息が確認されているA地区、B地区とも、礫が少なくシルトから粘土分が多くを占めておりました。含泥率を見ても新堀川は2.4%~24%であるのに対し、A地区は約65%、B地区では約45%という結果でした。調査結果は資料右上に棒グラフで載せてございます。

次に、シオマネキの生息地盤高を比較しました。新堀川ではT.P.+0.1m付近で確認されていましたが、A地区ではT.P.+0.32m付近で、新堀川に比べて高い位置であり、干

潟において大潮の満潮時のみ水没するような高い場所に多く生息してございます。

これらの調査結果から、生息に必要とされる干潟の条件を整理いたしました。地盤高は、新堀川でシオマネキが確認された護岸ののり尻付近以上の高さを目指します。勾配は、新堀川でシオマネキが主に確認されている西側干潟の勾配を参考にします。底質は、シオマネキの生息が多く確認されているA地区やB地区の、シルト・粘土分が多い粒度組成が望ましいものの、新堀川を含む浦戸湾周辺における干潟の底質は、礫から細砂分の割合が高いため、現状の含泥率以上を目指します。これらの条件をもとに、新堀川における希少動植物の生息・生育環境の創出について検討しました。

次のページをお願いします。6/10 ページです。

まず、環境条件を整理いたしました。線形や幅員の道路構造の工夫のみでは、同じ断面でコアマモの生育環境とシオマネキやトビハゼの生息環境の両立が難しいため、縦断的な区間に分けて、「開放水面」と「干潟」の確保を行います。

一方で、横堀公園前においては、公園の一部を切り込むことで、「開放水面」と「干潟」の両方を同じ断面で確保し、双方の環境を創出します。

下の平面計画案をご覧ください。これにより水面のオープンスペースは、道路計画の見直し後における面積が2,248平方メートルに対して、203平方メートル増え2,451平方メートルとなります。

次のページをお願いいたします。7/10 ページです。「新堀川における環境創出の整備計画」をご説明いたします。

横堀公園前では、シオマネキ等の生息環境である干潟及びコアマモの生育環境である開放水面の両方の創出を目指します。新堀橋から桜井橋の駐車場撤去区間では、それぞれの生息・生育範囲を出来るだけ拡大する方針で、整備区間を各々区分して環境創出を目指します。整備にあたっては、現在の新堀川やその他の生息地における生息・生育環境の物理的な条件を参考に、それぞれの環境の創出を目指します。

下の図をご覧ください。左が干潟環境と開放水面の創出、真ん中が開放水面の創出、右が干潟の創出となります。

これからそれぞれの目指す環境創出の整備計画についてご説明いたします。次のページをお願いします。8/10 ページです。

まず、「横堀公園前における環境創出の整備計画」をご説明いたします。シオマネキ等の生息環境である干潟及びコアマモの生育環境となる開放水面の両方の創出を目指します。このため、コアマモの生育幅を確保し、さらに、コアマモの生育域に引き潮時の流れが誘導されるよう、新堀橋南側の河道を東側に寄せます。干潟は横堀公園の一部を利用して整備し、現在シオマネキが確認されている干潟の物理環境を再現いたします。

資料左の平面図をご覧ください。横堀公園用地の一部を利用して干潟を創出するとともに、引き潮時の流れを誘導してコアマモの生育環境を創出いたします。また西側は、引き潮時においてコアマモ生育範囲が流水環境になるように流れを制御するため、護岸位置を前に出します。

右の断面図をご覧ください。右側が公園側、左側が道路側です。干潟環境を創出するため、右側の公園を一部掘り込みます。真ん中はコアマモ生育環境を創出するため、一定の水深を保つ水面を創出します。

左の道路側は、引き潮時においてコアマモ生育範囲が流水環境になるよう流れを抑制制御するために、護岸位置を前に出します。

なお、右側にある現在の歴史的な石積みは、新たな護岸位置で石積みを復元いたします。

次のページをお願いします。9/10 ページです。次に「駐車場撤去部における環境創出の整備計画」をご説明いたします。干潟の創出とコアマモの生育環境の創出は、配慮すべき物理的要件が異なるため、水路幅が限定される駐車場撤去部では、現在のシオマネキ、コアマモの生息・生育環境を踏まえて、それぞれの生息・生育範囲を拡大できるように、創出区域を区分いたしました。

まず新堀橋から新市橋の区間は、現在、新堀橋北側にコアマモが生育しているため、コアマモの生育環境の連続性を創出いたします。次に新市橋から桜井橋の区間は、桜井橋北側の干潟でシオマネキ等が確認されておりますので、シオマネキの生息環境の連続性を創出いたします。

下の図をご覧ください。平面図の左側、新堀橋から新市橋までの区間は、下の左にある図、②-②断面のとおり、開放水面創出ゾーンとして水面幅を確保し、底質は新堀橋南側の生育地と同等の構成を図り、コアマモの生育環境を創出いたします。既設護岸の前面には、道路側の石積みに用いられている石材を活用して石積み護岸を復元いたします。

また、水際には板柵工などを設置し流れに多様性を創出いたします。

平面図の右側、新市橋から桜井橋までの区間は、下の右にある図、③-③断面のとおり、干潟環境の創出ゾーンとして勾配1：3から1：5の干潟を創出いたします。

護岸の法尻高は、シオマネキが確認されている地盤高を参考にして、平均潮位以上の確保を図ります。干潟の底質は現況の含泥率以上を目指します。

なお、干潟には福留氏から提案されたフィックスポイントや乱杭工を設置して、干潟における環境の多様性を創出します。以上が希少動植物の生息・生育環境の創出の説明となります。

次のページをお願いします。ここでは「植栽の検討」についてご説明いたします。ハマボウ選定の経緯ですが、平成13年度の検討会と並行して開催されたワークショップにおいて、コーディネーターの提案に基づく協議でハマボウが選定されました。選定理由とし

ては、高知県ではシオマネキが生息しているような海岸の入り江などに生育している種であること、ハイビスカスの仲間で花が綺麗なことなどです。

ハマボウの生態概要ですが、ハマボウは落葉低木で、木の高さは1 mから3 m程度です。花期は7月から8月で、幹はほとんどなく、根元より枝分かれして株立ち状になります。萌芽力があり剪定も可能で管理は比較的容易です。

次に、ハマボウの植栽に関する基本方針をご説明いたします。ハマボウの自生種は希少種ですが、植栽木は緑化樹木として市場で入手が可能です。植栽方法なども確立されており、植栽は容易となっております。新堀川東側の復元する石積み護岸の天端付近に10 m程度の間隔で植栽を考えております。新堀川の東側はコンクリート護岸ですので、その前面に景観に配慮した石積み護岸を整備する計画です。

ハマボウの植栽には、植生基盤が必要になりますので、石積み護岸の天端をかき上げし、現在の擁壁の高さまで植生基盤を設置したうえでハマボウを植栽いたします。

なお、パブリックコメントでは、堀川と同じように桜の植樹を望む意見がございました。

以上で「新たに計画する道路計画」の説明を終わります。

那須会長：

はい、ありがとうございました。今、パブリックコメントの概要、それから前回第1回の委員の皆様の見解、概要の説明がありまして、それに対して、どうやってこの計画を見直していくかということのご説明がありました。

まず、線形についての見直し、それから道路幅についての見直し、それから最後に環境を、今ある環境をどうやって最大限維持するかということについての提案ということでありました。

この高知県の方で検討して頂きました案につきましては、従来の案につきましては先ほど土木部長よりお話しありまして、これをやるのかやらないかということではなくて、もう根本的に、これまでの考え方を見直しながらベストな案を作っていくということで臨んで頂きました。

したがって、単に道路を整備して、安全・安心、あるいは渋滞解消をするということではなくて、自然環境を維持する、動植物の生息地を守る、それから加えて地元の方々の地域の活性化ということもあって史跡の保全・創出、それから、先ほど歴史の道ということもありましたけれども、高知市全体の様々な歴史、あるいは観光の観点でこの地域がどうやって活性化できるかということ踏まえた総合的な案ということで提案していただいたということでございます。

今聞きましたとおり、これまでの考え方を抜本的に見直してどうやってこの安全・安心・渋滞解消、それから環境、それから地域の街並み、活性化という、この3つを両立するか、3つともうまくバランスするというところで、努力して頂いたということだと思います。

ここから、委員の皆様方からこの案について意見を自由にお話しただけければというふうに思っております。

田中委員：

すみません、一つ質問いいですか。

那須会長：

はい、どうぞ。

田中委員：

資料5の4/6、交通量の推移及び将来交通量の推計ですけど、前回の第1回まちづくり協議会の資料では、12時間でやっていたんですけど、今回24時間にしてあるのは何か意味あるのですか。

那須会長：

これ、いかがでしょう。

事務局：

はい、特に意味はございませんが、一番上の方の四角の枠のところを実測した12時間交通量を道路交通センサスの昼夜率を乗じて日交通量に換算ということで、推計につきましても、今現在12時間交通が将来どうなるかという表示の仕方もございますし、それに昼夜率をかけまして、今現在24時間に換算したやつが将来24時間交通とどうなるかと・・・

田中委員：

というのはね、あのパブリックコメントは12時間で取っているのですよ、みなさんから。

ここでこうやって変えられるとパブリックコメントの意味がちょっとおかしくなるんじゃないかと思ひまして、それで申し上げたんですけども、よろしいですか。

那須会長：

率だから同じじゃないですか。違いますかね。あの率で....。

田中委員：

いや、多分数字で見ていると思うのですよ。

29年の2月は1万9百台、12時間、これが、24時間になると1万3千7百台に変

わっているってことになっているんで、やっぱり数字で24時間とは、上の方に少し書いてあるだけで今回、今まで12時間も上の方に少し書いてあるだけだったんですけども、前回の資料も。

那須会長：

まあ、あの率だけの話なので両方の数字を載せるということがいいかもしれませんけれど。

田中委員：

あ、そうですか。

那須会長：

1. なんぼの率だけの話なので、同じ情報だと思いますね。

田中委員：

はい。わかりました。

那須会長：

他にないでしょうか。もしよろしければ前回同様、こうぐるっと、まずみなさんにそれぞれ意見を一通り頂いて、また追加の意見を頂くということでいいかと思うんですが。そしたら橋田副会長から順番に願います。

橋田副会長：

課長さんから第3の案が出てきたと。少し安心したような気持ちになっております。

というのが、今までのパブリックコメントの意見をずっとこう読ませて頂きましたが、トビハゼとかシオマネキ、コアモモ群落の希少生物が棲んでいるということを大事にしたとか、児童の交通の安全の面においても安心して通学ができるように歩道を広げてもらいたいと、こういうふうな事が出てきておりますので、そうすると、片一方の道路が今のままでよろしいとか、そういうふうな意見が出てきており、反面、広げてくれというようなことが出てきて、両方のことを考えますと、やはり、両方が近寄っていくというようなことが必要じゃないかというように思っておりましたので、今日、課長から第3の案が出てきて、ああ、これがいいんだなというように、自分の方は考えました。

ちょっと玉虫色の意見になったかもしれませんが、そういうふうな考えでございます。

坂下委員：

別に細かいことは言いません。もう立派な資料をこしらえてくれたので、これを全面的

に前に通してやってくれたらいいと思います。

今田委員：

私も、この新しい計画で進めてもらったらいいと思います。とりあえず希少生物とか藻とか、そういうものの話を全面的に出した、いわゆるこの道路拡張時の反対という方々の意見を十分に反映したものになっていると私は思います。こういう方向で進めてもらったらいい。

それで、あんまりにも時間をかけると、本当に今、この間の3日の日に避難訓練がありました。はりまや橋小学校へ避難する。そのときに、あの道路をそのままにおいてやると、車椅子の方は何処走ったらええか言うたら車道を走らないかん。

とりあえず今、ヘリポートも言われゆう。それから、はや、避難するところのいろんなことを言われゆう中で、私はシオマネキを除けちよいて道路を造れと、そういう意見ではありません。それを活かしてその上に道路が出来て。でも、それも早い段階でせなあ、これはもう本当、あとどればあで来るか、明日来るかもわからん中で。いやカニも大事です。新堀小学校に逃げた人を見ると、平常な中で逃げてきたからこういうふうに来たが、これで怪我でもしてやるとなると、こりゃあ、やらなあ。

で、この計画が出て、ほっとしています。これはもう反対の方にもありがたいなと思っています。反対の人がおったからここまで県も折れてこういう案がでてきた。ということで私はこの案で賛成です。

小原委員：

僕としてもあの、この案で進めてもらったらいいと思います。あそこの道路は僕もちよいちよい車で通ったりするに、いつも混んでいるんですよ。それでやっぱり早く直してもらいたいという、皆さんの意見が多数ですので。この計画で進めてもらったら良いと思います。以上です。

伊藤委員：

このパブリックコメントの意見を見せて頂いて、私が想像した以上に色々なご意見の方がおるなと思って読まさせていただきました。と同時に、全然関係ないところからいろんな意見が出ちゆうなと思いました。これはもう単なる意見のための意見じゃないかと。

現実的にはやっぱりこの周辺に住んでいる方々の意見が一番大事にされなければいけないと思いますが、その点でいろんな配慮をして、市や県の方で計画がなされているのを見て、色々気を遣って計画がされているなと思いつつ、これはすばらしい計画が、もっとも反対意見の人からは100点ではないでしょうけれども、私から見れば100点の計画が出来たなあと思っております。以上です。

西岡委員：

えっと8の説明はしましたかね。

事務局：

まだです。

西岡委員：

専門の人、専門の方というか、歴史というか文化、歴史を含んだ文化というかね、そこなへんの人の営みというのは報告書を見ても、シオマネキもありや、ここで住んでいる人がどういう感じて生活して、ここでまた受け継いで、引き継いでいくかという観点からの分があんまりこれを見た限りでは、ハード的な分は確かにあるけど、ないですわね。

ほんで、やっぱりその辺の観光にしたって、そら県も市も一生懸命やってくれいうけどもね、そら県とか市とかだけに頼るのではなくて、住んでる市民を含めてが、わきまえを持ってそれ実践すると。特に今の場合は、ただ観光でどっか見に行ったというよりも体験とか、体感観光というのがなってますから、そういうあたり、この川見てどう思うかとか、それから半平太の道場跡があつてとか、いわゆるそこらへんもブラタモリみたいな感じで見ていくとかいうようなところの、市民の自立的な活動を促すような示唆、広い意味ではソフトが全然無かったと。ハード的な説明は確かにあつたけど、文化を受け継いで大事にしていくという部分の観点がほとんど無かつた。

で歴史の、昔ここに半平太がおつたとか龍馬がおつたとかいうことじゃなくて、それを引き継いで今の自分らあがあるがやき、そこな辺をもうちょっと、で、今の場合も専門委員というか歴史とか文化とかの見識があるそういう専門家の方は来てないですわね、そら聞き取りをしたかもしれんけどそういう人をここへ呼んで頂いてやね。

これ一応ほら、まちづくりなんとか協議会でしょ。ほんなら、そういう土木もなんとかもいるかもしれんけど、まちづくりの見識のあるような専門とかアドバイザーも必要じゃないかと。それは全然、歴史の事にはちょっと触れちゃうかもしれんけど、そういうことを全然検討された形跡がないのはちょっとどうかなと思いました。以上です。

田中委員：

はい。浦戸湾を守る会田中でございます。私は、このはりまや工区整備のあり方各案の一覧の中で、第3案、現状のままというのを要望いたします。

これは、平成7年の都市計画決定時のはりまや工区の交通量、出来上がったときの交通量を予測したものです。マックス3万2千5百台、最低2万3千9百台を予測して造り出すということが私達に言われております。県が言っております。

ところが、これ1万5千台って書いたのは、前回の協議会で12時間の交通量から日量

を推計したら1万5千台ぐらいになったので、1万5千台と書いたのですが、これ見たら1万3千7百台しかないのですよね。マックス3万2千5百台の42パーセント。でね、これはこれでいいのですよ。でもこれにね、これからまだ25億円をかける価値があるのかってことなのです。私はそんな25億もかけなくて、もう十分になんかいろんな事が出来るのではないかと、そう思っています。

これから車が増えるようになっていきますけど、とても増えるとは思えませんよね。2040年に人口減っていますよね。高知市長言われていますよね、急速に子供が減り、高齢者が増えますと。だからあの地域もそうですよ。

ですから子供と高齢者に優しい街を造って欲しいですよ。じっくりですね、時間がゆっくり流れる街を造ってもらうことを私は要望いたします。ですから現状のままで解決策を見て頂けたらと思います。

それからもう一つ、ちょっと気になったのですけれども、1案にしても2案にしても、横堀公園を削るという案がでていますが、あの人工干潟を造るのに、なんで今の自然をね、削ってまで人工の干潟を造らないかのかということです。

私達がシオマネキのことも言うし、アカメの事も言うので、そればっかりに目がいつているみたいですがけれども、全体の、生物のことを考えて欲しいです。水辺空間というものを見てほしいのですよ。人工干潟を造るために、横堀のあの杜の木を除けてしまおうという案でしょう、これ、北側西側の。なんか、かなり矛盾していないかと思うのですよ。自然を、全体の自然を残す中で考えるというのならわかるのですが。

ですから、2案も1案もちょっと賛成しかねます。是非現状のまま残して頂きたいと思えます。

とにかく25億も使う価値があるかってことをね、ちょっといっぺん考えた方がいいのではないかと思いますよ、私は。以上です。

福留委員：

はい、高知市の福留です。まず先ほど出ました横堀公園の話ですがけれども、高知市としなくても環境面に最大限配慮した形で道路整備を進めて頂きたいという中で、少しでもその開放水面確保、それと干潟の創出ということがなんとかできないかと言う中で、公園を利用したそういう水面の確保ですね、そういうところでは、高知市としては協力をしていきたいと思います。公園の利用については可能ということで考えています。

また、中心市街地活性化計画の中においても、中活の範囲にある横堀公園を含んだ複数の公園のリニューアルの検討を行っておりまして、そのリニューアルに合わせた整備の中で、今、半平太の道場跡の碑もありますけれども、これらの再整備なんかもできるのではないかと考えております。

それからまたはりまや町一宮線を活かしたまちづくりってことですけれども、まず、この新堀川周辺で現在「土佐っ歩」っていう街歩きが行われておりますけれども、これに

は武市半平太の道場跡であるとか、西郷隆盛が来たときに泊まった宿舎跡などがこの近くにありますので、そういう道路を整備することによって、広い歩道で安全にそういう街歩きもできるのではないかと考えられます。

また、ここ、通学路にも指定されていますので、皆さんご存じだとは思いますが、とても安全な歩道とは言えません。

この道路整備をすることによって、そういう子供であるとかお年寄りが安全に通れる道路が出来るのではないかと考えております。以上です。

大野委員：

今田委員さんが言っておられることとだいたい同じ意見なのですけれど、パブリックコメントも熟読させてもらいました。だいたい皆さんの言っていることは、たくさん書いているけれども、結論的には新堀川の自然を守れということで、今ある状態を守ることだと思います。コアマモ、トビハゼやシオマネキなどを、かなり言ってきたために、それに押されて、今、第1案、第2案ということになっているので、反対意見が効果を発し、反対意見が強かったために、色々と高知県の方が工夫に工夫を重ねた結果で、いろいろの面でかなりいい案です。これを100パーセントと言っては、早いとは思いますが、適切な共存する話になってきたなあと思います。

水辺空間は、実は現状のままよりも案の方が水辺空間は増えているわけですね。というのは、駐車場等を撤去して、そこを水辺にしますので、全体の水辺空間は現状よりも、この案の方が、第1案なのか、第2案なのかわかりませんが、第1案、第2案とも水辺空間は増えているので、そういう意味では、パブリックコメントで水辺空間を守れという意見を非常に尊重してできていると思います。僕は現状が非常にひどい状態で、こんな街中に、駐車場をそのまま置いておくというのは、これは非常にいい状態でなくて、それよりも2案や1案の方が、景観も良くなるし、自然も残るんじゃないでしょうか。

ですから、現状のままにするというのは、僕は絶対反対ですね。あとは如何に水辺空間を守ってということじゃないかだと思います。今までの反対意見がかなり県にはプレッシャーになって、ある意味では、それに近いっていか、いい案じゃないかだと思います。以上です。

高橋委員：

意見から言いますと、私も今回の見直し案については、かなりの部分が完成度が高いものに近づいたというふうに思います。もちろんこういう計画ですから、100人が100人賛成ということはちょっとあり得ないと思うんですけど、その中でもずいぶん多くの人に賛成を得られる案ができたというふうに考えます。

また個々の部分ではどうかなというものがいくつかあるんですけど、原案としては、かなりいい物が出来たというふうに考えています。

そのなかで意見が2つあります。1つが、パブリックコメント、個々の意見の方を見ていまして、地元の方の意見の中にどぶ川とかゴミ箱という事が複数回でてきました。

これはちょっとバイアスがかかっているんじゃないかなと、意図的にこういう言葉を使っているのではないかという気がしたんですけども。

ただ、もしも地元の方がやはりそういったマイナスのイメージを新堀川に抱いているとすると、西岡さんが言われたように、今後どういう文化を創っていくかっていうときに支障になりそうな気がするんですね。

今、都市部は当然ですけど、世界的に見てもヨーロッパの都市部なんかで、以前暗渠化した水辺を開放化するということが盛んに行われています。国交省も最近水辺リング事業といまして、水辺を使って地域を活性化するという事業をもう始めています。ですから、今回こういうふうに水辺がうまく活用出来そうなところまで持ってこられたというのはまちづくりにとっても大きいと思うんですね。

で、なんとか、地元の方にはその辺のメリットを十分に意識して頂いて、少なくとも高温の体感温度を下げるとか、景観が良くなるとか、確実に良いことがあるわけですから、その辺のメリットを十分に考慮して頂きたいと思います。

それと細かい技術的なところなんですけど、2点目です。シオマネキのところ、勾配が1/3～1/5ぐらいという方向で整備するということがあったんですけど、ちょっとこれ事前に資料見て気が付かなかったんですけども、ひょっとしたら、その勾配は適正ではないんじゃないかという気が、資料全体を見ていて思いました。

というのは、粒度が粗い理由が、勾配のキツさにあるんじゃないかという可能性があるので、ここは少し、勾配については、これでオッケーではなくて、少しメインの生息地の勾配などを参考に見直しをする必要があると思います。以上です。

那須会長：

はい、ありがとうございます。今、様々な意見をいただきました。

地元の方々におかれましては、水面もなんですけども、実際には増えるということで評価を頂きました。

一方で、安全・安心もちゃんとすると、ただ、文化的な、歴史的なところの、あるいはまちづくりという観点の検討が不十分であるというようなこととか、あるいは、公共事業としてお金の使い方ということで反対だという意見もあったということです。

今様々な意見を頂きましたけれども、実はこの資料5、6、7を踏まえた整備のあり方というのが資料8と、それとみなさん、大方見られています、この資料8の別紙の平面図と断面図が最終的にはこの議論の真意となるんですが、これを中心に少し議論していきたいというふうに思います。

ちょっと時間が長くなりましたので、少し5分くらい休憩して、残りの資料8の議論を進めたいと思います。では5分程度休憩をします。

議事 3. -----

那須会長：

それでは時間も過ぎましたので議論を再開させて頂きたいというふうに思います。次の資料 8 の説明と資料 8 の別紙ですね、この説明をまず事務局よりよろしくお願ひします。

事務局（議事 3；資料 8・資料 8(別紙)）：

それでは、お手元の資料 8 と、併せて 8 の別紙の資料を使って、これらの資料についてご説明させていただきます。会長の先ほどの話にもありましたが、皆さんもう既にお目通しをして頂いていると思いますが、一応、資料の並びに基づいて、説明の方をさせて頂きたいと思います。

内容的には先に説明させていただいた、新たに提案する道路計画の考え方に基づいて、工事が再開する場合の自然環境の創出や史跡等の保全・活用の新しい提案、また事業が中止となる場合について、説明をさせて頂きたいと思います。

1 ページ、1/8 をお開きください。資料、今までと同じように右上の方、ページ数を書いておりますのでご確認頂きたいと思います。

このページは事業が中止となった場合の現在の「未整備区間の現況」を示してごさいます。

青色で着色しております川面のオープンスペースは 2, 0 4 4 平方メートルです。

中段に写真を並べてごさいます。左の写真が 3 2 号から新堀川を撮影した写真で、両側に石積みの護岸がごさいます。また真ん中の写真は道路側から横堀公園を望んだ写真でごさいます。こちらも石積の護岸が確認できます。

右側の写真は新堀橋から旧新堀駐車場裏側の状態を写したものです。住宅側の護岸はコンクリートで覆われているということが確認できるかと思ひます。

ちょっと小さいですが、一番下段に横断図を載せておりまして、特に①-①断面、四国銀行付近の横断図ですが、川面としては約 1 5 m 幅ほどの川面がごさいます。

次、2/8 の方をお願いいたします。平成 14 年当時作成の「現在の計画」ということになってごさいます。川面のオープンスペースについては、下段の方にあります横断図の方で①-①断面で 0 m、②-②断面では約 8 m、③-③断面は約 5. 5 m しかなく、また面積も 1, 4 8 5 平方メートルになってごさいます。①-①断面が、この計画での標準的な断面になってごさいます。左右の自転車歩行者道と植樹帯 4. 5 m ずつを確保しまして、また車道の 2 車線と右折レーンを確保した 1 8 m、合わせた道路全体として幅員を 2 7 m ということになってごさいます。

次のページをお開きください。3/8 でごさいます。資料 6 でご説明をしまして、新たに提

案をいたします道路計画での第1案ということになってございます。2/8の現在の計画と比較しながら確認をしていただけたらと思います。資料6のステップ1として説明をしましたとおり、現在の計画から道路をはりまや橋小学校側へ目いっぱい寄せて余幅部を活用したものです。それに次にステップ2として、道路の幅を安全な範囲で縮小しまして、全体の幅員を27mから24mへ計画を行っております。

これに併せまして、資料7で説明いたしました、「希少動植物の生息・生育環境の創出」として、横堀公園を一部切り込みまして、開放水面と干潟を新たに創出するという計画になっております。

こういう計画にすることによりまして、川面のオープンスペースとしましては2,451平方メートルほど確保できまして、当初案よりも約960平方メートルほど、現況よりも約400平方メートルほど広くできるということになってございます。

次の4/8をお願いします。第2案といたしまして、先ほどの第1案の計画を踏襲しながら、駐車場撤去部の東側にある市道を本線の歩道の代替えとして活用することで、本線の歩道を取りやめ、川面のオープンスペースを更に拡大する案としております。

下段の断面③-③をご覧ください。新堀川の栈橋部にあった歩道部3.5mを取りやめて、代わりに自転車等の安全を確保するため、路肩の幅を0.5mから1.5に広げ、東側の市道を歩行者専用道路として活用する案となっております。

このようにすることで、全体幅員を21.5mに縮小することとして、結果としまして川面のオープンスペースは2,784平方メートルほど確保できます。当初案よりも約1300平方メートルほど、現況よりも約730平方メートルほど広くなります。

ここまでの説明を大まかにまとめたものが、お手元でございます別紙の一番大きな図面としてまとめてございます。

上段から工事を再開する場合としての0案が現在の計画で、次が構造の見直しとして道路を小学校側へ寄せた法線の見直し案、更に道路の幅を縮小した案、そして先ほど説明をさせて頂きました第1案として、法線と幅員を縮小した案に横堀公園前の水辺や干潟の環境を創出した案、またその次に第1案を踏襲した上で駐車場撤去部の東側歩道を取りやめて、対岸の市道を歩道として活用するという第2案、そして一番下が事業を中止する場合として現況のままの第3案という形でまとめてございます。

一番右側の方にそれぞれのメリット・デメリットについても記載をしております。

現在の計画であれば、メリットとしては、自転車・歩行者が安全に通行できるようになって、周辺的生活道路の交通量が減少することによる環境の改善が図られ、当初の高知駅周辺都市整備事業の目的が果たせるということがメリットでございます。

しかしながらデメリットとして、工事再開案の中で最も新堀川への影響が大きく出てまいりますし、また、コアマモなどの繁茂する水面が確保できないということが一番のデメリットということになります。

第2案であれば、メリットとして現在の計画のメリットに加えまして、提案の中では最

も水面を確保できて、生育環境の向上が図られるというふうに考えられます。

逆にデメリットとしては、東側歩道が本線から離れまして連続性が若干失われてしまいますので遠回りとなってしまいます。

また対岸市道の通行者が増えるために市道沿線の住民の方々へのご理解ご協力が必要となってきます。

また、本線の歩道がなくなっていますので、新市橋の設置を考えておりますが、その本線への接続の部分がなくなってしまうという問題も新たに発生するということもございます。

また、第3案の現状のままといたしましては、メリットとして現在の生態系が工事着手をしないということで維持されます。

逆にデメリットとしては、道路の改良目的でございます、安全性の課題が当然残ってまいりますし、生活道路の改善ができない上に、過去に協力していただいた地権者への説明責任、住民の方々への説明責任といったようなものが発生するといったことも当然考えられます。

それでは、またお手元の資料8の4/8の方へお戻りをいただきたいと思っております。

これまでは道路の構造に関する提案の部分でございましたが、5/8、6/8、7/8を使って、「歴史・史跡の保全と活用について」提案・説明の方をさせていただきたいと思っております。

最初に5/8ページの石積護岸の再生について説明をさせていただきます。

平面図左側の国道32号付近の四国銀行側の石積みは、現況のまま留める形で保全をしていきたいというふうに考えてございます。

横堀公園の石積護岸は、川面のオープンスペースを確保するために一時撤去いたしまして、歴史に配慮した積み方による再生を図る。併せて水面、干潟の環境をここに創出するというところを行っていきたくと考えてございます。

新堀橋から桜井橋までの区間については、駐車場を撤去した後に、コンクリート護岸の前面部には石積護岸を設置いたしまして復元を図りたいというふうに考えてございます。

右下の石積復元のイメージ図を見て頂きたいと思っております。

道路の完成工区で生じた石材を仮置きしておりますので、これらを活用いたしまして、東側の復元の方に活用していきたいというふうに考えてございます。

次の6/8ページの方をお願いいたします。「周辺の歴史を集約した情報発信の拠点の創出」ということで提案をさせていただきます。

現在、横堀公園の方に情報発信の拠点としての歴史情報板を設置してございます。

この歴史情報板を桜井橋の北西角部の幅広歩道部に新たに設置してはどうかという提案でございます。

併せて、この情報板を結ぶルートとして新堀川東側の歩行者専用道路を歴史の道などとして整備をしてはどうかというような提案でございます。さらに、先ほど申しました武市半平太が渡ったであろう新市橋についても、歴史的な保全の検討を図ってまいりたいとい

うふうに考えてございます。

また、先ほど委員の方からもありましたが、高知市での歴史資源を観光に活用するようなまち歩きのとつ歩といったものも行っていると伺いしております。その中で新堀川界隈の2ルートを選定されているということでございます。

観光客の安全な通行、その中で掘割の風景、再生・復元させることでの観光資源としての活用といったことにも繋がっていくのではないかとというふうにも考えてございます。

次のページを、お願いをいたします。

7/8です。先ほど説明しました、新たに提案をいたします情報板に関する周辺のイメージや断面図の方を添付してございます。また右側には現在の歩行者専用道路になっています市道の現況状況写真を載せてございます。

その下の方にイメージ図といった形で漫画を載せておりますが、ここでも提案させていただきます、たとえば、路面部分をアスファルト舗装ではなくて石畳等へ変更していくでありますとか、昔の積荷場のイメージに合った植栽を、例えば柳であるとか、先ほど提案の方にございました植栽関係を併せて整備するといったような形での歴史的情緒を感じられるような整備ができたかと考えてございます。

最後に、8/8 ページの方をお願いいたします。今までの提案の方を現況の写真をもとに、イメージといった形で作ってございます。上の写真が現況で、下が第1案の合成のイメージ図ということになってございます。

電車通りから桜井橋に関しては、石積み護岸が連続をいたしまして、昔の掘割の風景を再現ができるのではないかと。また、横堀公園前については、公園の一部を切り込んで、新たに川面と干潟を造ってございます。更には、右側の写真のような、東側にある市道を歴史の道などとして、情緒ある風景を創出するといったようなことができるのではないかとというふうに考えてございます。

これらの提案については、先ほど来の意見を踏まえまして、今後協議会で深めていただいて、先ほど委員の方にもございましたが100%をぜひ目指して頂くようなことで進めて頂けたらと思っておりますし、今後ともよろしく願いをいたしたいと思っております。

以上で「整備のあり方」についての説明を終わらせて頂きます。

那須会長：

はい、ありがとうございました。それでは議論に進みたいと思っております。

とはいいいましても、休憩前に、このステップごとの説明はして頂いておりますので、今の整備のあり方ですね、この説明を改めてして頂いたわけですがけれども、もう皆さんは大きい図を見られていまして、各ステップでどういうふうにか、原案に対してですね、改良していったかということをもうご理解されていると思っております。

ご意見を一通り頂いておりますので、ここからはですね、皆さんの方から適宜意見を頂こうかと思っておりますが、その前に今日欠席の委員の方もおられます。それと歴史についての見

解というのがございますので、事務局からご披露頂いて、そこから議論をしたいと思いません。

事務局：

はい。それでは、2人の専門家の先生から、事前にご意見を頂いておまして、ご紹介したいと思います。まず、シオマネキの専門家であります酒井委員、本日は欠席しておりますが、事前にこの資料を見て頂きまして評価をいただいておりますのでご紹介させていただきます。

道路整備と自然環境の共存は、重要な視点ではあるが、発達した都市中心部においては、自然保護とは条件を異にする場合が多く、共存は困難な取り組みとなる。

高知におけるシオマネキの生息地としては、これまで調査した中で、現にシオマネキの生息が千個体以上確認されている新川川の西側にあるような干潟が最適地と考え、このような場所を保全・保護することがシオマネキの生態にとっては望ましい。

新堀川の底質の環境はシオマネキが好む泥質の割合が少ないが、潮の満ち引きにより幼生が辿り着き継続して生息していることは、希少な環境であり、このような地の創出に挑戦することも重要である。

また、地域が新堀川にシオマネキが生息していることを誇りに思っていることは喜ばしい。

今回、事務局から提案された横堀公園前や駐車場撤去部における干潟の創出は共存できる手法として有意義であり、評価できる。

以上が酒井委員からの意見でございます。

続きましてパブコメでも、歴史専門家の意見が、観点が重要であるということがございましたので、事前に土佐史談会会長であり、高知市文化財保護審議会会長でもあります宅間一之様に、この資料を基にご意見を頂きましたのでご紹介いたします。

新堀川が北側の完成工区のように道路に覆われてしまったら、昔の横堀や四ツ橋のように、堀があったイメージが湧かなくなる。

堀は、当時の幅がわかるよう両岸が残っていることが望ましいが、事務局の新たな道路計画案では、東側は駐車場撤去部も含め、桜井橋から電車通りまでの石積みの連続性が復元されており、一定評価できる。

北側区間が既に完成しており、歩行者や道路交通の安全を確保するため、堀との共存を図りながら道路整備を行うことはやむを得ない。

堀の石積みは復元したら平成の石垣となってしまうが、江戸時代の積み方を再現するなど、復元に努めて頂きたい。

工事を再開する場合には石積みの保全や復元方法等について、歴史専門家としてアドバイスをしていきたい。

といったご意見を頂いております。

那須会長：

ありがとうございます。今、欠席の酒井委員、それから歴史専門家の意見をご披露していただきました。これからは皆さんの意見をお聞きしてですね。最終的な今日のまとめに入っていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

一通りというか自由に回させていただきますのでよろしく願いします。

田中委員：

すみませんよろしいですか？

先ほどの意見はちょっと舌足らずだったので追加させていただきますけども、私、現状のままって申し上げたのは、駐車場跡を未来永劫残せっていう意味ではございませんので。

撤去する場合2億から3億くらいかかると私聞いています。

それはまたお金が出来た時にでもやったらいいと思いますけれども、とりあえず今の状態で残しておいてくれたら良いということでございます。

決して駐車場をそのままにしてくれというわけではございません。

あともう一つ、今酒井先生と宅間先生の文章を読んで頂いたのですけれど、あれって頂けますか。コピーをいただけますか。

事務局：

委員の皆様にてですね。

那須会長：

隠すものでもなんでもないので。

田中委員：

よろしいですか。以上です。

那須会長：

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

特に先ほどの最後の資料8の8/8を見て頂きますと、フォトモンタージュ作って頂いていまして、結果的にこれが最終的にこうなりますよとイメージが沸きやすいのですが、これを見て頂くと、特に地元の方々のはたぶん具体的にこうなるっていうイメージが今日初めて出てきたということだと思っんで、それぞれの思いとか、今後、先ほど西岡委員の方からもまちづくりや文化・歴史の観点が薄いじゃないかという話があったところですから、これはまさに地元の住民の方々の思いと直結することなんで、自由に言って頂ければと思います。

特に 8/8 のページの左下の写真は、これ案 1 ですね。ですから歩道が川の両側にあるというイメージですが、一方で案 2 はこの西側の緑の歩道がなくなって、川面は広がるんですが、歩行者は少しか、クランクして、住民側を歩くということになりますので、そこは住民の方に直接影響ある、あるいは住んでおられる方々に意見を聞かなくてはならないかもしれない。

そこを含めてご意見を言っていただければと思います。何か。

西岡委員：

今、ユニバーサルデザインと言いますかね、バリアフリーと言われようけど、その分の観点がどうも全然ここで検討されていない。それで、この、想像図のこの石の板を並べているのは、これおそらく車椅子で行きよったら行きにくい。例えば。それとあのまちづくりは行政だけがやるもんじゃないと。住民も含めてということで。今もこういう感じで、これ来週やりますけどブラタモリの感じでこういうことやったり。それから、あのこれアカメの観察会 20 人くらい来ましたけどね。キャンドル、これも 20 人くらい来ました。今、砂漠みたいなうちの近くの歩道でも、小さい子供を連れて来るぐらい、人の繋がりがまだ絶えてないがですよ。そういうところでせめてというか、まあ、こういう街、あれを、あの、そっちの観点から、せめて。都市計画課の方は道路推進課じゃないろうきよね。そういうこと島田さんには何回も言うところけど、そういう観点はやっぱしものすごい見識が深くなるかはどうか別に、最低そういうのは必要項目として必要ではないですかね。その観点の目で、ついつい得意な分野は説明するけどね、実際住民から見たらそういう、こういうことも人が住んじゅうわけやき、人々が、文化を担うて、その観点が一番大事やないかな。

そらシオマネキよりよっぽどこっちが大事なんだと思うがよ。

そういうことをほら、その自然、シオマネキがなんとかというのは、自然というものの一場面でそういうものがあるという捉え方であって、その中にまた、人も、人々の営みが引き継いできちゅうのが、それを歴史というわけやけど。文化、広い意味で言うたら、自然も含めた文化いうことを、そういう観点をあれして検討してもらいたい。

こういうことは地道にやっていますから、これ来週やりますから、よかったらどうぞ。以上です。

那須会長：

何かありますか、事務局から。

事務局：

はい。あの、西岡さんですね、地元の活動につきまして、県の方も十分認識させて頂いております。

これからも西岡さんからいろいろアドバイスを頂きながら、地元と一緒に作ったまちづくりの活動についても、県も市も一緒になって参画していきたいなと思っております。

那須会長：

はい。あの委員の皆様の見解もしよろしければ、はいどうぞ。

大野委員

ハマボウの植栽ということが書いてありますけれども、コアマモは、周りにありますから自然に広がっていくと思いますけれど、急激には増えないですね。ところが移植すると、短期間に増えていきます。

しかも暗渠になっているところを、明るくした場合ですね。そういう所にコアマモを増やすためには、やはり移植事業もいることで、植栽事業があるのだったら、できたらコアマモも植栽してはどうでしょうか。順々に移植すればそれでよい。底面と言いますか、底の深さなんかがわかった後、底面の整備ができれば、移植してみる。そしてうまくいったら、また広げるといことで、だんだん移植していけば、早くコアマモの群落が一面に広がると思います。ほっておくと、なかなかびっしりと一面に生えないので、植栽の検討のところにコアマモを入れといてもらえたらいいのではないかと思います。すでに考えられているかもしれませんが。

那須会長

ありがとうございます。たぶんあの、建設中に順次。完成時には出来ているかもしれませんね。

大野委員：

順番に移植していくということですね。

那須会長

そうですね。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

あの、たぶんこの辺、非常に具体的な感じがします。橋田副会長これ見られていかがでしょうか。

橋田副会長：

先ほど、西岡さんから言われましたように、この歩道のところを、石畳にしてしまったら車椅子が通れないから、これは反対である、障がい者的にこれが反対である。それは考えてないかもしれませんが、できたら、この石畳、というか、ここを通るといことについて、近所の横の通りの人の意見もちょっと聞いてみたいというような気もいたします。

「ここを、こういうふうな石畳のようなことにしてどうですか」というような事で。これは、片一方の車道のところに歩道がずうっとありましたら、これは石畳が非常にいいと思いますけれども、片一方がなくなって、ここへ、こういうのができたら、ちょっと困るんじゃないかなという感じが致します。以上です。

那須会長：

はい。ありがとうございます。そうですね。こう、歩道を集約したときにここを車椅子通らざるを得ないといった時に、石畳だと車椅子通れないので、フラットにした上で設置していくなら、歴史的な景観をどうやって作り出すかっていう、難しいかもしれませんが、いいかもしれませんですね。案1、案2両方あるかと思いますが、ちょっと検討していたらどうかと思います。

他にいかがでしょうか。

高橋委員：

ちょっと、こういう意見は早いのかもしれないんですけど、今回の自然再生に近い取り組みが行われるわけなんですけど、往々にしてうまくいかない。成功が担保されているわけではないんですね。で、かなりいい線まではいけていると思うんですけど、やはりあのモニタリングとか試行しながら少しずつ手直しがあるかもしれません。

今までのやり方ですと、コンサルタントに調査を依頼して、モニタリングして、修正すべきところは修正するというのをやってきたわけですけども、さっき西岡さんのお話を聞いていると、そのモニタリング自体を地元の市民団体にできないかと、専門家のケアがあるかもしれませんけど。

そういった中で、大野先生の移植の問題もそうなんですけど、子供達も含めたモニタリングっていうのが出来たら結構楽しいんじゃないかなというふうには思います。とりあえず成功が約束されている訳ではないので、モニタリングは必要であるという趣旨です。

那須会長：

はい。ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

今田委員：

パブリックコメントを全部読ませてもらいました。要するに人口は減って、そして車も減る。こういうような状況を高知県も高知市もそうでしょうが、たまたまこのはりまや町という、この川にひっついた私どもの町内には、マンションが5つできます。もう2つ出来て、あと3つ工事しています。すると、これは分譲マンションです、この町の中で。分譲マンションというのは、そこに定住する方です。

1棟で40軒で、5つやったら200軒の家で、3人家族がおったら600人増えます。

この数字。車の数であったら200台までいかんまでも、150台は完全に増えます。それで、道路へ出たいと。それで、あそこが止まっているということを考えると。

今日の話はだいたい皆さん、案の中へやっとう首を突っ込んでくれたというか、一歩進んだ感じがしてうれしくてたまりません。そういう方向でやってもらいたい。

人口減はここにはないここに住んでいる人間が、これほど、マンションに人気があるということは、本当に便利なところで、駅にも近い、病院もある。そしてまたスーパーもある。そして学校は目の前にある。こんな環境の人が、町内会長さん、道は？と言われたら、私の動く仕事は、町内の皆が幸せになる方に動きたいわけで。

なんとかこれを中止じゃゆう最悪なことにはせんようにしてもらいたいなど、こんなように思います。

那須会長：

はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

あの、人口が減るか増えるか、この地域には先ほど言われたとおりに増える可能性が高いということもありますし、先ほど資料を見てると、減る、減るといいながら、たぶんこれはもう高知県さん高知市さんの努力だと思うんですが、実際には交通量が23年から29年度で逆に増えているんですね。これ何かと、こう見てて、不思議だったんですけど。

あと、この観光客が非常に増えているということを考えたときに、実は交通量というのは、人口と経済の予測で出来ていまして、全国のフレームで作ってるんですね。ですから、高知市さんと高知県さんの努力で、逆にここが活性化されている。さらにこの状況で活性化していくということになればですね。そこも是非高知県さんの方に十分な検討をさせていただくということが必要なんだろうなというふうに思います。

現にこれ増えてますので、まあどうということなんだろうなと聞きたいかなとデータ見て思っておりますが、そこの辺も少し、あのデータをそろえて頂ければというふうに思います。すんでよろしくをお願いします。

田中委員：

あの素人で申し訳ないですけども、元々、はりまや橋と駅前の道しかなかったですよ。それでマックスで3万3千台ぐらい走っていたのです。平成7年都市計画決定時にさっきの数字が出てきたのですよ。2万3千9百～3万2千5百台が入ってきます。両方合わせると、6万台ぐらいのマックス交通量がないといかんのですよ。その辺をあの見られたらいいのではないかと私は思います。

今、現状だと2万台と1万3千7百台、3万3千台ぐらいしか無いのですよね。

しかも八幡通りっていうのですか、あそこは半分が減っていますよね。昔からあったところ。だからそのなんだ、一宮線だけをね、見てもらったらちょっと問題があるのではないかなと。で、一宮線自体もさっき言ったみたいに3万2千5百台が通ると。これがなか

ったら、町の中の交通が中心地の中にその3万2千台が流れ込んで、にっちもさっちもいかんことになるから、この道を造るのだからって事で始まっているのですよ。この都市計画。それで、1万3千7百しか現状通っていませんので、その辺もご覧になって頂きたいなと思います。まだ25億入れるっていうのですから、費用対効果もあるのだということをしつかり見て頂きたいと思います。以上です。

那須会長：

ありがとうございました。えっと他に意見。はいどうぞ。

西岡委員：

もう一つ、新堀界限はよね、南海地震が起きたら長期浸水します。2mくらい。まあこれ、「備えちょき」に書いているように、そのときにどういう命を守る。

まあ、今さんざん言っていたお金の使い方ということで優先順位ということで言うたら。

それとその計画の中に、この長期浸水とか地盤が沈むとか、そこな辺に対しての対策とか観点が全然無いのは、今日言うてもそらいかんかもしれんけど。そこら辺はまたあの、そういう視点を含めてやってもらえたらいいかと思います。

那須会長

はい、まあ、違う観点もあるということですね。他にいかがでしょう。

大野委員：

あの、費用対効果と言われたのですが、僕は、この高知の真ん中の道の中に川があるということは、それは車じゃなくって、観光客、こういう道の中に、町の中に川があって、しかもそれが海水であること。道路よりも、観光客が新堀川を見に来るのじゃないかと思えます。そういう意味では、別の意味の効果もあると思えますね。だから車だけじゃなくって、これが出来ることによって、ここに人が集まってくると、そういうことも考える必要があるのではないかと思います。

しかも、住民はマンションを出れば、そこは憩いの場になりますね。水辺があるだけでも、住民には、非常に安らぎを与える。そういう意味で、今後、車だけで議論する以外の効果がいくつも出てくるのではないかというふうに思います。

田中委員：

ちょっとすみません。今の話に追加なのですけども。

実はですね。6月の市議会、この協議会の翌日にあったのですが、そのとき、市議会で商工観光部長、高知市のですね。その方が、答弁されまして、文章があるのですが、新堀川の自然環境についてはこれからも守っていくことが望ましいと考えておりますが、

観光やにぎわいの創出につながる資源として利活用することが難しいですって、高知市の部長さんが言われているのですよ。

その辺の発想をチェンジしていくような話を作っていかなければもうあれですよ、0案と一緒にですよ。こんなことをやっても、ええ0案と一緒にですよ。以上です。

福留委員：

確かに議会でこういう答弁しております。これ、今の新堀川をそのまま置いて、観光資源としてはどうかという趣旨の質問だったと思いますけれども。今回こういう案を出して頂くことによって、その自然を含め、あと、史跡ですね。それを活かした観光が可能だと考えております。

那須会長：

まあ、あの質問と違ったのかもしれませんが、良くわかりました。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

あの、実は、今日示して頂いた案は、私も高知県さんといろいろ話させて頂きましたけれども、相当、先ほど先生の話もありましたとおりに、いろんな意見があったものですから、ゼロベースで相当追い込んだ案ということでこう出てきて、結果的には、いろんな反対だとか批判があった面、いい案が出来たのではないかと私自身は思うわけですが、

さらに、先ほどいろんな意見がありましたけれども、地元の方々が参画する形でいい案を作っていく。それから環境もそうですし、街並みもそうですし、何よりも、この道は何処にあるかということと地元にあるわけですから、

まあ、そこも十分に考えた上で、提案が出来ていくというのが最も望ましいのかなというふうに思います。

そういう意味で、この案を踏まえてですね、先ほど資料2、資料3とね、ですから、この整備のあり方を、パブリックコメントをなされると聞いておりますので、その意見をまた踏まえて、更にこう議論していくことが大事だなと思います。

なによりもさっき西岡委員のおっしゃったとおりに、地元の方の意見を聞くのが最も重要だと思いますので、そういう仕組みですね。それをうまく作って頂いて、地元の方が納得するような案の形で、提案していくということが大事かなというふうに思います。

この協議会で全て決めるというわけでは無いでしょうけれども、その後もどういうふうに地元が関わってくるかということも含めて、提案できたらというふうにも思うところがございます。

先ほど意見が皆さん無かったわけですが、今日のこの協議会を閉める前に最後に何か一言もしございましたら、委員の方に頂けたらと思いますがいかがでしょうか。

西岡委員：

今回の議題と関係ないのですが、第一コンサルタンツさんという方に委託しちゅうがですよね。例えばこの図面を作ったりとか、パブリックコメントにその個人情報がありますよね。守秘契約というか、そういうがはやっているんでしょうかね。そういうあの、この、今県が直接こういうのを作ったりしゅうと思うちゃったら、見たら、かなりの分はそんな感じで、そっちが全然明らかになっていないのでちょっと不安な分があるがですよ。情報が守られんとか。

那須会長：

その辺はいかがでしょうか。

事務局：

はい、あの、発注する際の契約にあたりまして守秘義務は厳守することになってございます。

西岡委員：

契約書はありますか。

事務局：

契約書？

西岡委員：

基本契約とは別に民間の場合も別途に守秘義務契約はある。

事務局：

はい、ございます。

那須会長：

守秘義務契約はあるということですので、ご安心ください。

田中委員：

さっき地元の話、地元の方々が決めるべきだっという話をされていました。私もそう思います。そう思いますが、新堀川の生物たちは、みんな浦戸湾に出ていくわけです。だから新堀川は浦戸湾のふるさとですよ。生物達にとっては、生き物たちにとってはあの新堀川は。

ですから、浦戸湾のことを考える人達も地元だと思うのですけれども、そのへんも考慮

して頂けたらと思っています。

那須会長：

他にないでしょうか。よろしいでしょうか。はい。じゃあ、あの、色々意見頂きまして、ここでまとめるというのは難しいかもしれないんですが、ただ、まあ、まだ工夫の余地はあるし、考えなければならぬこともありますんで、案1、案2、2つ最後に提案して頂きましたけれども、評価して頂ける委員の方が多かったかと思いますが、ただ、それに留まらずにですね、先ほど言いましたように、議題2、議題3、この整備のあり方についてパブリックコメントをして頂きまして、また次の協議会でもんでいきたいというふうに思います。どうもありがとうございました。

皆様のご協力を頂きまして、時間内に納めることができました。感謝申し上げます。どうもありがとうございます。ではこれで事務局にお返しします。

----- **閉会** -----

司会：

那須会長、ありがとうございました。また、委員の皆様、本日は活発なご審議をいただきまして誠にありがとうございました。

本日委員の皆様から頂きました貴重なご意見につきましては、次回の協議会に反映をしていきたいと思えます。

今後についてですが、議題2と3について、第2回のパブリックコメントを実施する予定としております。次回の第3回委員会では、本日の委員の皆様方のご意見、それから第2回パブリックコメントのご意見を募集させて頂きまして、さらに議論を深めていきたいというふうに思います。

以上をもちまして、はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会を閉会します。委員の皆様、誠にありがとうございました。