

第2回パブリックコメントの全意見

第2回パブリックコメント

- ・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）

- ※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

1. 新たな道路計画案に賛成の意見

No.	住所	性別	年齢	ご意見
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なるものかと思えます。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>
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るからであります。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>
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>
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して、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 (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。 (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。 (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。 (4)自然環境や景観と調和した今後のモデル工事を目指して、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 (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。 (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>

1-5	高知市 大津	男性	50代	<p>意見の要旨</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賛成派、反対派両者の意見は、それぞれ理解が出来る。 ・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。 ・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。 <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に思われるのだが。</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>
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>
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、車がスムーズに通り返してくれたら少しは改善されるのでは？</p> <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。</p> <p>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？</p> <p>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>

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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■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>
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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早期の整備をしていただきたいと思います。 <p>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。</p> <p>議事2について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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せん。 ・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。 <p>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いことから、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。</p> <p>議事3について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
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</p> <ol style="list-style-type: none"> ①現在の交通状況について <ul style="list-style-type: none"> ・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 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 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。
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"> ・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。 ・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。 ・近づく南海地震対策としても道路整備は重要です。 ・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。 ・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。

				<p>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。</p> <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、コアモ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とは違います。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>
1-12	高知市 西久万	男性	60代	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 <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>
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ます。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ます。 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>
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」 (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。 (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。 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。 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」 (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。 (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。 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>
1-15	高知市 北本町	男性	70代	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の道路計画 (H14) の線形見直し案でOK ・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 ・道路構造 (幅員構成) の見直し等は第1案でOK <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>

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>
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。 現実には毎日大渋滞がおきています。 第一案を希望します。</p>
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>
1-19	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>
1-20	高知市 桜井町	女性	50代	<p>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案が良いかと思います。</p>
1-21	高知市 桜井町	男性	70代	<p>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市道が生かせる ③工事費が少しでも安くなる</p>
1-22	高知市 桜井町	男性	50代	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。

1-23	香南市	男性	60代	<p>現況道路状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・はりまや一宮線に並行する南北道路の交通用が、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。 ・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。 ・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。 ・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。 <p>現況河川環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新堀川には希少動植物が生息している。 ・周辺には貴重な史跡も存在する。 <p>提案されている道路計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・近隣の歴史的財産も保存・復元される計画となっている。 <p>以上のことから</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のまま中止するのは最悪の決定である。 ・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。 <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>
1-24	高知市 桜井町	男性	80代 以上	1案賛成
1-25	高知市 桜井町	男性	80代 以上	第一案に賛成。
1-26	高知市 桜井町	男性	60代	第一案に賛成
1-27	高知市 桜井町	女性	60代	第1案に賛成。 新市橋をとおりやすいように！！
1-28	高知市 桜井町	男性	40代	第1案に賛成。
1-29	高知市 桜井町	男性	-	第一案賛成
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案をお願いします。
1-32	高知市 桜井町	男性	60代	第2案に賛成。
1-33	高知市 桜井町	女性	60代	第1案をお願いします。
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。
1-36	高知市 桜井町	男性	60代	第1案に賛成です。
1-37	高知市 桜井町	男性	60代	第1案に賛成。
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います。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いように。
1-39	高知市 はりまや町	男性	70代	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。 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。 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。 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。 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！）
1-40	高知市 はりまや町	男性 女性	60代 70代	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。
1-41	高知市 はりまや町	男性	70代	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。
1-42	南国市	男性	60代	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。 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。

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、既になくってはなら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>歩道に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>
1-44	高知市 桜井町	男性	50代	<p>自然環境の保全是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。</p> <p>ここまで工事を行った関係で、交通量が大変増えたので、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>
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
1-47	高知市 桜井町	男性	60代	最初の基本計画通り早く進めてもらいたい
1-48	高知市 桜井町	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・議案3 第1案に賛同

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
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</p> <p>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り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。</p> <p>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。</p> <p>そもそもこの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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>
				<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。</p> <p>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。</p> <p>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"> ・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。 ・もし元の石垣が崩れていたら直す。それが困難であれば、かるぽーと前の堀川石垣のように作り変える。 ・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。 <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。</p> <p>これこそ生きた税金の使い方ではないでしょうか。</p>
				<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。</p> <p>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"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 <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>

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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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"> 1. 現在、新堀川の上に作っている駐車場を撤去すること。 2. 工事中断区間の四車線化は中止すること。 3. 将来的に、生き埋めにした「がんぎ」を復活させること。 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。
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角を正す (新堀川道路計画に象徴する誤った県政にもの申す)</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つて、現在の県政の方角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、一層の人間のみの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、こればかりではない。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角も愚かななものでもない。(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>
2-4	高知市 新田町	男性	70代	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>その構想については別記します。(添付しています)</p> <p>また、そのカラーの構想図もご参照ください。</p> <p>テーマは「掘割の中はビオトープ」です。</p> <p>【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)</p>

■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】



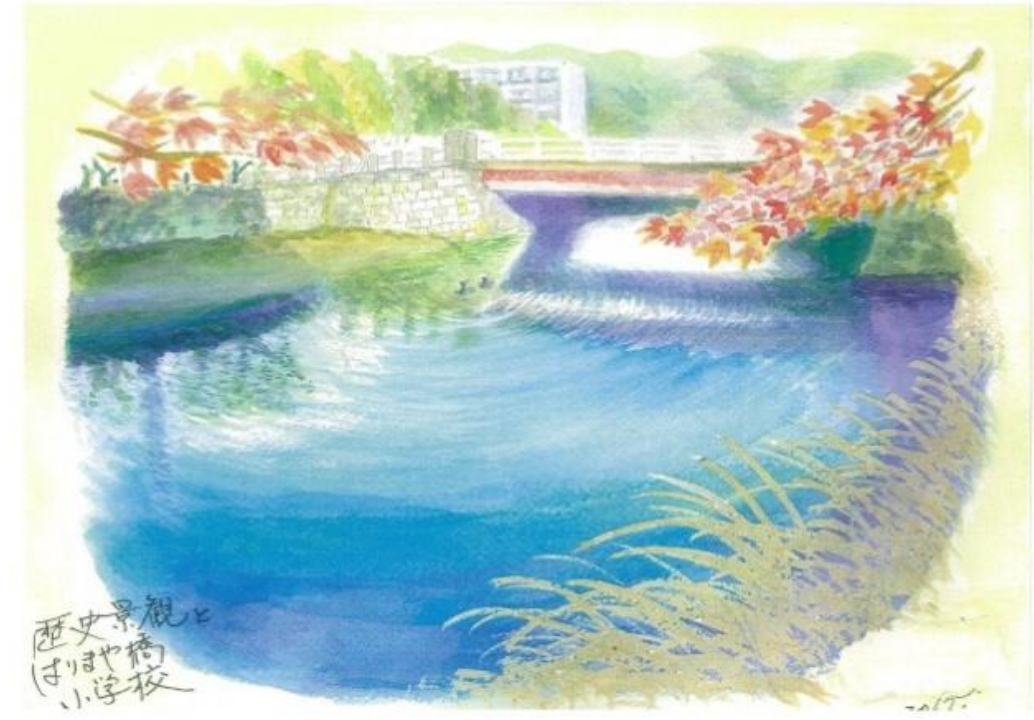
- ・資料8の中の第0案～第2案についてー
今ある自然かんきょうと大切な県都の財産の城下町風情が消失し、そして実物史料の価値をも消失させる案といえます。
- ・ある識者は「歴史が見事に轍死する」と嘆かれます。
- ・くわしく、道路拡幅による影きょうを、別紙に記入します。そして現状を肯定する資料として絵ハガキ風に描いたものを添付いたします。

【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一とあります。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う。
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】



- 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）の写真をみますと、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。

				<p>■議事3の整備のあり方について</p> <p>◎子ども達の学校かんきょうを守るための道路整備とはー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記について別紙ご参照ください。 <p>【別紙】</p> <p>ー都市計画道路の基本とはー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。道路の拡幅によって横断歩道の距りが長くなり、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よう。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」なのですから、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…。
				<ul style="list-style-type: none"> ・議事の3に関して ・資料8(別紙)の第3案 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おかしいと思うので別紙ご参照願います。 <p>【別紙】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ーという表記があります。つまり、今のまま放置するというーのでは、大変おかしいと思います。ーというのー 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) ホスピタリティー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案に決まるーということは、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。
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。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>

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>
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稀少（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、道路拡幅は中止すべきです。</p> <p>道路を拡幅すれば、便利になり街が発展するかなのような意見も聞きますが、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、道路拡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、絶滅危惧種の稀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つてこそ生きるのです。</p> <p>これらは高知県庁と高知市のもではありません。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</p> <p>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、豊かに広がるコアモモの群落や、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。</p> <p>川の上に道路を作れば日の光は遮られ、コアモモの成育に悪影響を及ぼします。</p> <p>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。</p> <p>生き物を育む川の力を元に戻すべきだと思います。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>今一度、川の重要さを認識して頂き、自然豊かな高知の街づくりをお願い致します。</p> <p>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ます。我々のふるさと高知の豊かさは、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>
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。 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。 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>
2-12	高知市 新屋敷	男性	70代 80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議論をするため、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。 ㉠ 新計画と称するものは、局部的に稀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、県稀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稀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。 ① 条例に基づく、新堀川界隈を「野生動植物保護区」として指定し、条例32条（施行規則）に規定された稀少野生動植物保護専門委員、稀少動植物保護推進委員、稀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。 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議論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、県稀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。 ㉢ 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。 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議論に偏っている。 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入るだけで、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み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。</p> <p>一方、県は、都市交通マスタープランと称して、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</p> <p>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。</p> <p>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、入明立体は水没事故多発の半地下構造である。</p> <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、次に自転車で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。</p> <p>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。 以上</p>
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ことを思うと胸が痛みます。</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>以上よろしく申し上げます。</p>
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四車線化は反対です。</p> <p>こども達が自然の中で楽しめる町づくりをすゝめてほしいです。</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上げており、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。</p> <p>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>

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、赤間關(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

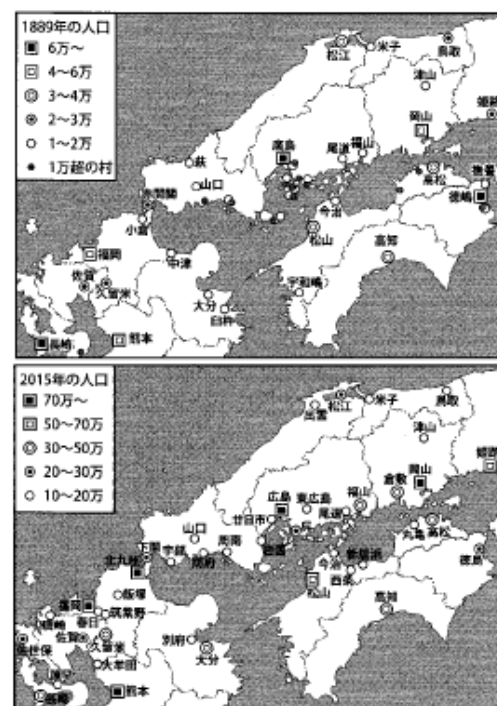


図1 北九州・中国・四国地方における都市人口(1889・2015年)
注) 上図の高松は、市制の施行された1890年の人口を示している。
『日本帝国国籍戸口表』と同勢調査により作成。

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 港領

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(たとえば大坂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、城下町の防御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廓中であった。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

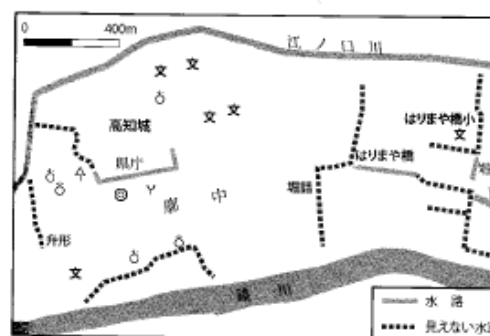


図2 高知城下町における明治以降の変化(2016年)
高知市史編さん委員会地図部会編(2012)をもとに作成。

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甞らせた。

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堀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>
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。</p> <p>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>新堀川界限の・岡本寧甫・中江兆民・武市半平太と菜園場・田淵付近・半平太道場跡</p> <p>「土佐の高知の菜園場前のこの土地が」</p> <p>「やがて世界を動かす軸になるぞ」</p> <p>(資料別添)を発信する工夫をしてほしい</p> <p>【添付資料記載内容】</p> <p>竜馬が弥太郎に</p> <p>「弥太郎、お前の立ちよる土佐の高知の菜園場前のこの土地が」</p> <p>「やがて世界を動かす軸になるぞ」</p> <p>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>

【添付資料】

志あるもの 土佐へ来たれ 土佐の偉人MAP
日本の維新ははまや橋から

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!

岡田以蔵 (1838~1865)
土佐勤王党員。武市直場と密に交流し、土佐勤王の暗殺に「大断り」を断った。

中江兆民 (1847~1901)
藩校で奥宮愷斎から陽明学を学ぶ。長崎で福澤に出会い、その後、自由民権の思想的指導者となる。

岡本寧浦 (1794~1853)
幕末の陽明学者。藩校「教養館」に勤め、傍ら家塾「致遠社」を開塾。弟子は約1000人。この中には土佐勤王党に関係する者が多く、幕末・維新に多大の影響を与えた。

武市半平太 (1829~1865)
桜井町に角田直場を開設。ここ土佐勤王党が結成された。党員は約400名、土佐勤王を擁護する約200名。藩主山内啓徳におぼされた。直場跡の碑は、公園内に建つ。

山田小龍 (1824~1898)
日本画家。南はりまや町生まれ。岡本寧浦に陽明学を学ぶ。のちにジョン万次郎から洋の次和蘭を知り、種馬士に仕える。

関成館跡
幕末、古風東洋の道徳を説いた後藤豊三郎が種馬師を富国強兵のために設立した。質屋跡に居嶋武太郎、種馬師にジョン万次郎ら、15所が新けられた。95に立派な、立派な倉庫が建てられ、自由民権精神の地となる。明治4年、西郷隆盛が不平等条約を断絶。種馬師の地を官公舎敷けられた。

自由民権運動の地 関成館跡
幕末、古風東洋の道徳を説いた後藤豊三郎が種馬師を富国強兵のために設立した。質屋跡に居嶋武太郎、種馬師にジョン万次郎ら、15所が新けられた。95に立派な、立派な倉庫が建てられ、自由民権精神の地となる。明治4年、西郷隆盛が不平等条約を断絶。種馬師の地を官公舎敷けられた。

近藤長次郎 (1838~1866)
幕末の志士。山田小龍、岩崎弥太郎に学ぶ。のちに種馬の発展に貢献し、種馬師となる。

坂本龍馬 (1835~1867)
幕末、維新の志士。海軍少将。島山社中を設け、通商航海を営む。薩長同盟にも尽力。「開中八策」33才没す。

	板垣退助 (1837~1919) 自由民権運動の象徴的指導者。「板垣退助も自由は死にじ」の名言と共に高知で政治界に活動した。		島本蘭溪 (1772~1855) 日本画家。南はりまや町に生まれ、山田小龍の師匠。種馬を飼育。
	岩崎弥太郎 (1834~1895) 三菱財閥の創始者。安芸市出身。土佐勤王党を設立。東洋の海上を駆け巡る。		ジョン万次郎 (1827~1898) 土佐の若木市中央に生まれる。15才で清渡。9年間のアメリカ生活の後、帰国。開港に向かう日本に共和制の海外事情を伝えた。
	岡田以蔵 (1838~1865) 土佐勤王党員。武市直場と密に交流し、土佐勤王の暗殺に「大断り」を断った。		新宮馬之助 (1838~未詳) 土佐海軍少将。16才で山田小龍に学ぶ。陽明学を学ぶ。種馬師を組織する。種馬師の地を官公舎敷けられた。
	奥宮愷斎 (1811~1877) 岡本寧浦に陽明学を学ぶ。土佐勤王の思想的指導者となる。		長岡謙吉 (1834~1872) 土佐海軍少将。南はりまや町生まれ。陽明学を学ぶ。土佐海軍少将の地となる。大蔵省の事務を経て39才没す。
	山田小龍 (1824~1898) 日本画家。南はりまや町生まれ。岡本寧浦に陽明学を学ぶ。のちにジョン万次郎から洋の次和蘭を知り、種馬士に仕える。		中岡慎太郎 (1838~1867) 幕末の志士。北川村出身。武市直場入門。種馬師を学ぶ。種馬師を組織する。種馬師の地を官公舎敷けられた。
	近藤長次郎 (1838~1866) 幕末の志士。山田小龍、岩崎弥太郎に学ぶ。のちに種馬の発展に貢献し、種馬師となる。		間崎滄浪 (1834~1863) 幕末の勤王志士。山田小龍、岡本寧浦に学ぶ。幕末には中岡慎太郎、吉田東洋と交友する。
	坂本龍馬 (1835~1867) 幕末、維新の志士。海軍少将。島山社中を設け、通商航海を営む。薩長同盟にも尽力。「開中八策」33才没す。		吉田東洋 (1816~1862) 幕末の土佐藩の重鎮。勤王党員らにあつた。48才没す。

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

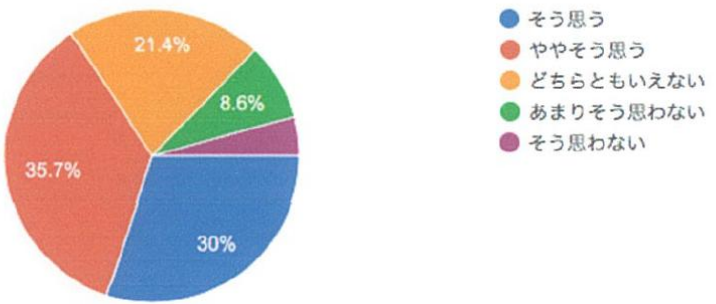
地域を元気にするための街づくりの専門家を委員に入れてほしい
街づくりの専門家を委員にするつもりがなければ、その理由を明らかにしてほしい

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」を実施してほしい

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

				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
				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
				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
				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
				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
				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 新堀川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
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。</p> <p>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>
				<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。</p> <p>道路建設により新堀川の環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>

				<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、江ノ口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、江ノ口川は「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>
				<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、新堀川境界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>
				<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。新堀川境界はこの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>
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頂きます。 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・ヘリティッジ）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>

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。 ※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</p> <p>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。</p> <p>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、地城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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>  <p>● そう思う ● ややそう思う ● どちらともいえない ● あまりそう思わない ● そう思わない</p> <p>※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</p>
-----------	------------	----	--

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。</p> <p>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>
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。 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。 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か。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場になり、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「かるぼーと」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。 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。 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。 日本橋の上空を覆う高速道路の撤去などが始まろうとしています。堀川が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>
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ま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はふれていました。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。 この県都の市内の堀川で貴重な絶滅危惧種の生き物達・・・とびはぜ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？ 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と。部分的に残すのではなく現状をそっくり残すことこれが私の提言です。 高新の声広場の意見を貴課では参考になさっているのでしょうか。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>

3. その他の意見

No.	住所	性別	年齢	ご意見
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、せっ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>

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

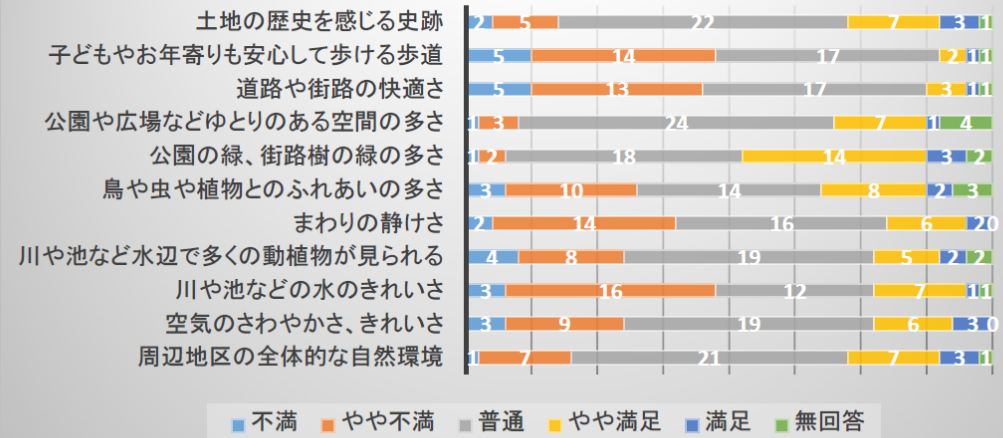
年数	人数	%
20年以上	36	51.4
10～20年未満	13	18.6
5～10年未満	7	10
5年未満	14	20

○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。

身近な環境についての意識

(菜園場町・はりまや町・桜井町・南はりまや町)



○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「かるぽーと前、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)。「電車通沿い」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、昔の様に魚や蛭が集うきれいな川が復活するとういいですね。
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こわい。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。