

## 議事2

### 新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会からの提案について

(2) 新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会の「有志の会」案に対するこれまでの対応

新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会「有志の会」案 H30.2.2	
歩行者に優しく新堀川を守る「有志の会」案の提案	主張
<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会は、「新たな道路計画案」を大きく崩すような意見はなかったとして県第1案を基に最終案を調整するとしています。</li> <li>・わずか280mを4車線道路へと拡幅することにより失われる代償があまりにも大きく、懸念に対する協議会の議論も十分ではないと考えています。</li> <li>・貴重な文化的遺産と環境とを将来にわたって維持すること、歩行者にとってできるだけ危険性を少なくすることを重視しています</li> <li>・小学校に隣接する道路としてどのように整備するのか、地域住民の合意形成を丁寧に行いながら議論していただくことを切望しています。</li> </ul>	
① 文化的遺産と新堀川周辺の環境を守るため、2車線のままとする	<b>【文化的遺産の破壊】</b> <b>【貴重な希少生物の死滅の危機】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「希少生物が人工干潟に本当に定着するのか」には、全く答えていません。</li> <li>・第1回協議会における十脚甲殻類の専門家の「道路とシオマネキは両立しない」との見解を覆す議論も皆無のまま、最終段階へ舵を切っています。</li> </ul>
② 北側駐車場を撤去し、撤去部の川を歴史の専門家に意見を仰ぎ、昔の石積護岸に戻す	<b>【文化的遺産の破壊】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・残される石垣は四国銀行木屋橋支店前の片側のみであり、他は全て「再整備」「復元」で、城下町時代からの石垣は永遠に失われます。</li> </ul>
③ 児童やお年寄りの安全を確保するために、スクールゾーン等とし30km/時の道路とする	<b>【交通危険度の増大】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行速度が上がって小学生への物理的・心理的負担が増すことに対する懸念が複数のパブコメで指摘されていたが、対応するための議論は歩行者信号の点滅時間の問題に矮小化しています。</li> </ul>
④ 車の走行速度を上げることも、歩行者の安全を最優先する	〃
⑤ 南北の2区間を休日は歩行者天国とするなど、文化的遺産や自然に親しむエリアとして賑わいを創出する	



OB・OG有志の会 H29.12.27	パブリックコメントの意見		県の回答(これまでの協議会で検討済み) 【公開質問状:H30.1.16,第1回パブコメH29.9.29,第2回パブコメH29.12.28】
	公開質問状	第1回 (H29.7.12~8.10)	
<b>【貴重な希少生物の死滅の危機】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・希少種の人工的な移植は難しく、成功の保証はまったくありません。</li> <li>・希少種や生物多様性を大切に思う方は県内外におり、観光資源にもなりません。</li> <li>・道路にすれば何の魅力もないただの道路です。</li> </ul>	「街中の貴重な自然を壊したり歴史ある新堀川の石垣を目隠しすべきではない」 など34件	「新堀川を道路工事を主軸とした開発で失ってしまうことは高知にとってあまりにも大きな損失」 など24件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市の中心部に希少動植物が生息・生育する多様な自然環境があることは、大変貴重です。</li> <li>・新たな道路計画案では、水面と干潟を創出し、自然環境と道路交通との共存に重きをおいています。なお、今回提案している人工干潟については、協議会の専門委員から評価を頂いており、また過去に県が実施した別の場所における人工干潟への移植についても継続してシオマネキの生息を確認しています。</li> </ul> <b>【専門家委員の評価(抜粋)】</b> <第2回協議会> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備と自然環境は、発達した都市中心部では条件を異にし、共存は困難な取り組みとなるが、このような干潟の創出に挑戦することも重要である。</li> <li>・新たな道路計画案の横堀公園前や駐車場撤去部の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。</li> </ul> <第3回協議会> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人工の干潟は天然の干潟に劣らず、十分に生物が増えているということが他の場所で証明されている。</li> </ul>
<b>【文化的遺産の破壊】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地に根ざした文化的遺産を受け継ぎながらの道路整備を行わなければなりません。</li> <li>・都市計画道路工事をすることは、江戸時代より続く堀を偲ばせる川幅や石積みなどが改変され、歴史的価値を失わせることを意味します。</li> </ul>	「観光立県を謳うなら今こそ工事は中止し、コンクリートで塞いだ部分を元に戻し自然・史跡を大事にして」 など4件	「新堀川の歴史的重要性に鑑み新堀川の上に作っている駐車場を撤去すること」 など3件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江戸時代の堀が今もなお残存していることは大変貴重であり、道路整備を行う際には十分な配慮が必要と考えます。</li> <li>・新たな道路計画案では、歴史の専門家のアドバイスにより、堀の石垣を、極力残すとともに、堀の築造当初を想像させる整備を提案しています。</li> <li>・道路に影響する西側の石垣は上部を取り除いたうえで現位置で保存し、駐車場部は新たに復元、公園前は昔の積み方に再生することを提案しています。</li> </ul> <b>【歴史の専門家の評価(抜粋)】</b> <第2回協議会> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堀は当時の幅の両側が残ることが望ましいが、新たな道路計画案は、駐車場撤去部も含め、桜井橋から電車通りまで、石積の連続性が確保され一定評価できる。</li> </ul> <第3回協議会> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者や道路交通の安全を確保するため、堀との共存を図った道路整備はやむを得ない。整備にあたっては江戸時代の積み方の再現に努めていただきたい。</li> <li>・石垣の公園前の再生や、駐車場撤去部の新たな復元は、古くから用いられていた「野面積み」が望ましい。</li> </ul>
<b>【交通危険度の増大】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや橋小東門に隣接する道路の設計速度が50kmであることを不適切と考えています。</li> <li>・現在より10kmスピードがあがり4車線化に伴い交通量が増えれば危険度が増大するとともに、児童が広い横断歩道を渡りきれない心理的な不安が想定されます。</li> </ul>	「2車線が4車線になっても大型車が小学校のすぐ横を行き来することへの不安は消えない」 など2件	「スピード規制(35キロ)など費用負担の少ない対応策で問題点の大部分は回避可能」 など8件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや町一宮線は、南北のスムーズな交通の確保や市街地の中心部を通らずに目的地へ行ける機能もあります。</li> <li>・はりまや工区が4車線になると、小学校周辺の生活道路が抜け道として使われることが少なくなるため、地域全体の安全性が高まります。</li> <li>・また、道路幅は広がりますが、完成している区間の様に、安全に渡れる信号時間が確保されます。</li> <li>・なお、新たな道路計画案は、児童や高齢者など全ての人々が安心して安全に通行できる歩道幅を確保しています。</li> </ul>
—	「自動車進入禁止にし、南北の進入を止め、川沿いは遊歩道にして憩いの場所とする」	「子供の安全、自然保護、歴史的遺産保護の両立には、通行止めと遊歩道化が必要」 「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」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はりまや工区は、将来の人口減少を踏まえた推計においても4車線が必要な交通量が予測されています。</li> <li>・このため、通行止めや歩行者天国にすると、現状でいえば10,600台/日もの車が周辺道路へ流れることとなり、渋滞の悪化による生活環境への多大な影響が懸念され、現実的ではありません。</li> <li>・はりまや工区が4車線整備されると、周辺道路の渋滞が緩和され、歩行者優先の活用等について、検討することが可能となります。</li> </ul>