

はりまや町一宮線（はりまや工区）  
まちづくり協議会会長 那須 清吾様

「新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会」案へのコメントと  
はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会への要望

高知大学人文社会科学部教授 岩佐 和幸

貴協議会では、1995年以来中断していた「はりまや町一宮線」工事計画について、これまで3度にわたって会議を開催し、計画案を検討してこられました。しかし、そこで検討されている案については、「新堀川を考える新堀小OB・OG有志の会」（以下、有志の会と略す）より、①文化的遺産の破壊、②交通危険度の増大、③貴重な稀少生物の死滅の危機といった懸念が指摘されています。

確かに、貴協議会では、住民側の批判を受ける形で、新たな案も提示されてきました。しかし、その新案についても、基本的には2車線道路から4車線道路への拡幅案であることに違いはなく、上記の懸念が払拭されたとは言いがたい内容です。また、これまでの協議会の強引な進め方に加えて、パブリック・コメントで出された様々な意見に対しても十分踏まえた検討がなされたとはいえず、このまま強行する形で結論を出せば、地域の将来に大きな禍根を残すことが予想されます。

こうした貴協議会の検討状況に対して、「新堀小OB・OG有志の会」からは、単なる反対意見の表明にとどまらず、これまで2つの計画案に代わる独自の案が新たに提示されました。今回の「有志の会」の案は、開発エリアにおける上記の懸念を回避すべく、文化・安全・環境の3点に配慮した提案となっているのが大きな特徴であります。すなわち、①県庁所在地に残された貴重な自然環境、②中心市街地のまちづくりの核となる小学校を含んだ教育環境、③「新堀」という城下町時代からの歴史文化的環境といった、いわば当該地域固有の多面的な環境保全という明確な目的が掲げられています。

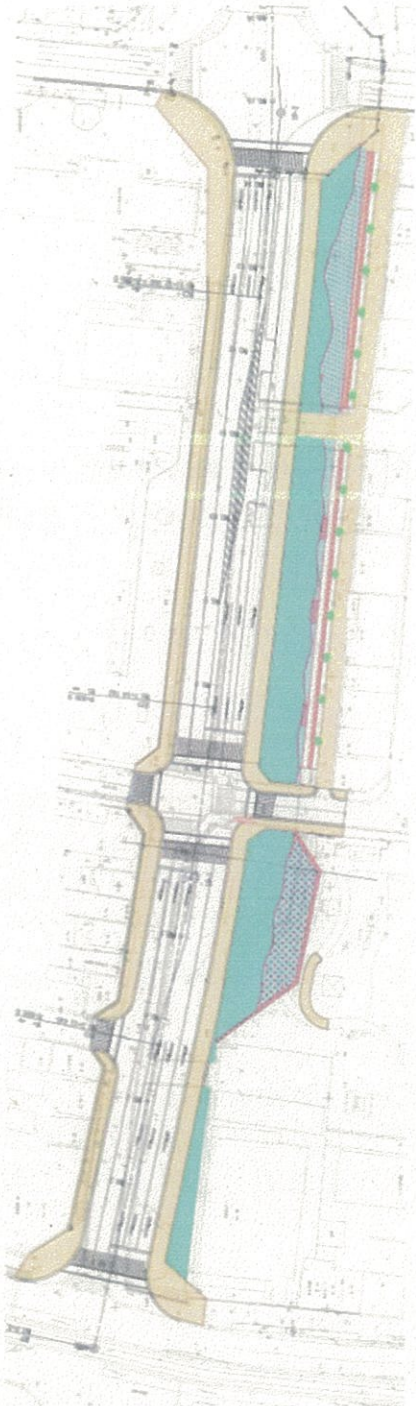
しかも、今回の提案者が、道路拡幅の直撃を受ける「はりまや橋小学校」の前身である旧・新堀小学校の卒業生であるという点も無視できません。現在小学校に通う子どもたちのことを思い浮かべながら、通学ならびに学習環境の安心・安全を願って考え抜かれた案という点でも、大きな意味があります。

全国的には、人口減少社会の中で「コンパクトとインバウンド」をキーワードとする大規模開発が動き出していると言われています。しかし、そもそも都市計画とは、自然環境に配慮しながら住民生活の安心・安全を確保し、文化的景観を保全するのが大事な目的ではありません。大規格道路整備に基づく時代遅れの開発主義的都市計画から、子どもを含む地域住民の暮らしに根ざした計画への転換を目指すべきだと思います。

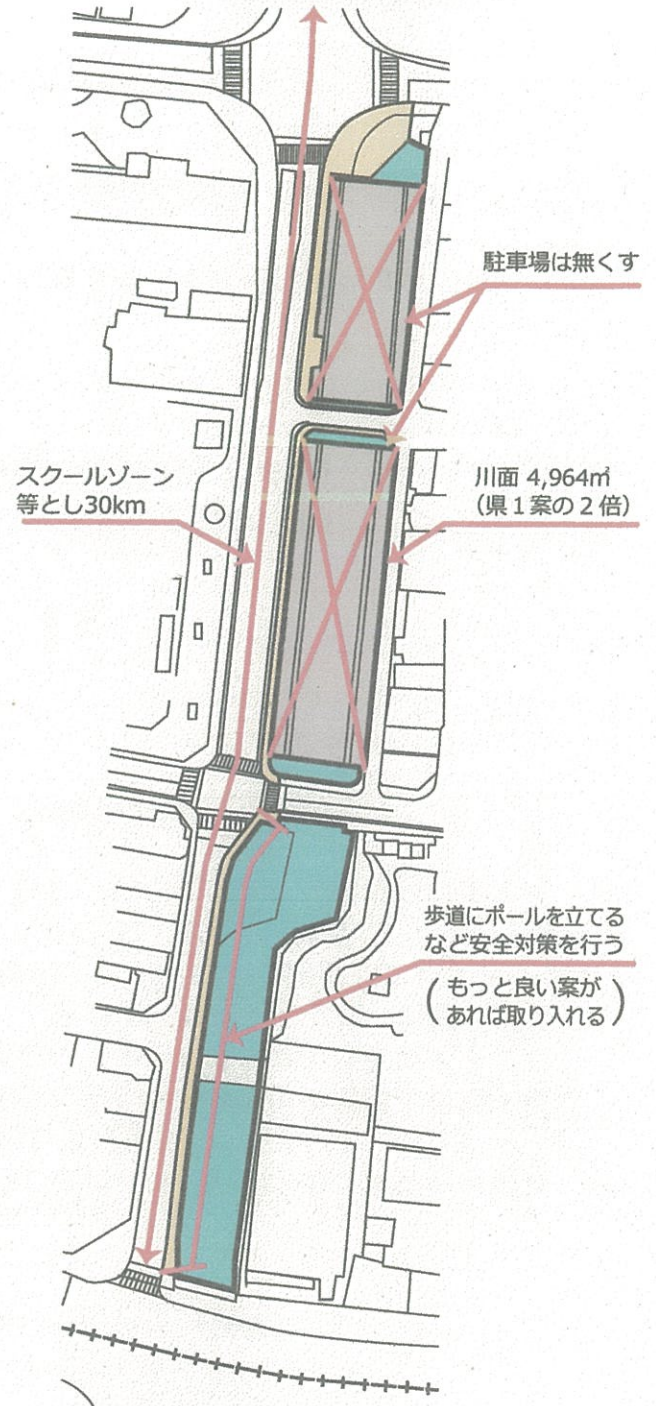
もちろん、道路は、都市における生活・産業のインフラですから、それなくしては都市は成り立ちません。それくらい大事な存在であると同時に、道路の存在形態は、都市におけるまちづくりのありよう、あるいは「都市格」を表す重要なシンボルでもあります。したがって、どのような道路を計画・整備するのかという問題は、決して拙速に決定すべきテーマではなく、地域住民、あるいは広く高知市民を交えた徹底した議論を行う必要があると思います。こうした観点からも、「有志の会」の案は、当事者意識を持って出された案として受け取っていただくべきものであると考えています。

以上より、「有志の会」案を貴協議会においてぜひ積極的に検討いただくとともに、市民的公共性に沿った形で議論されることを要望いたします。

## 県1案



## 有志の会案



### 【県案の要点】

- 車の走行速度が最大で10km/時上がる
- 車の交通量が大幅に増える  
→「第3回まちづくり協議会」の資料によると、下記の予測をしている  
2車線のままだと…10,600～13,700台/日  
4車線になると…17,300～17,600台/日
- 西側の干潟（シオマネキなどの希少種がいる所）に蓋をして、横堀公園を削って人工干潟を造る
- お堀の石垣を削り西側は蓋をする
- 道幅が広くなる

### 【有志の会案の要点】

- 歩行者の安全のためにスクールゾーンとして30km/時の道路とする
- 車の交通量は変わらない  
→「第3回まちづくり協議会」資料では、2017年2月現況と2030年予測は同じ交通量と予測
- 現在川に蓋をしている北側駐車場を撤去して川面を広げる
- 横断に時間をかけずに済むことを重視し、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