

## 議事1 「有志の会」案に対する検討結果

## 1 「有志の会」案と「新たな道路計画案」

	「有志の会」案	新たな道路計画案
1 交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・車の走行速度を上げることよりも、歩行者の安全を優先する</li> <li>・歩道にポールを立てるなど安全対策を行う</li> </ul> <p>【県の考え】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2車線のまま30km/hに規制すると、渋滞が更にひどくなり、周辺の生活道路が抜け道として利用されている状況が悪化する。</li> <li>・国の機関の研究では、車のスピードが速くても歩道幅が広ければ、歩行者の心理的負担が小さいとの報告がある</li> <li>・現在の歩道は1.2～1.4mと狭く、そのままの幅員でポールを立てると、さらに歩道が狭くなり、利便性が著しく低下する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線整備により渋滞を緩和し、車の流れをスムーズにする</li> <li>・抜け道利用をはりまや町一宮線に集約</li> <li>・広い歩道の整備により、児童や高齢者等全ての歩行者と自転車の安全を確保</li> </ul>
2 希少動植物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新堀川周辺の環境を守るため、2車線のままとする</li> <li>・北側駐車場を撤去し、撤去部の川を石積護岸に戻す</li> </ul> <p>【県の考え】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日の当たる水面の面積が現在より大幅に広がるため、動植物の生息、生育環境が改善される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新堀川における希少種の生息・生育環境に配慮</li> <li>・現在より日の当たる水面の面積を約20%拡大し、生態系に優しい環境を創出</li> <li>・創出した環境は、完成後もモニタリングを行い、適宜改善しながら干潟や水面を維持する</li> </ul>
3 歴史・文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化的遺産を守るため、2車線のままとする</li> <li>・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</li> </ul> <p>【県の考え】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現存する石垣は全て保全され、駐車場撤去部の東側は新たな石垣を復元するなど、江戸期の風景を再現できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路工事の影響を最小限にとどめ、歴史的な情緒ある空間を新たに創出</li> <li>・西側の石垣は基本的に現位置で保存</li> <li>・東側の石垣は駐車場区間（コンクリート擁壁部）も含め全区間を昔ながらの積み方で復元し、江戸期の風景を再現</li> </ul>
4 まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>【県の考え】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止めになると、交通量が全て、他の幹線道路や周辺的生活道路へ流入し、悪影響を及ぼす</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市が進める「歴史と文化を感じさせる風情あるまちづくり」に寄与</li> <li>・高知市の都市計画マスタープランや中心市街地活性化計画との連携を図る</li> <li>・歴史案内板や希少種の説明板の設置、新たなまち歩き観光コースの設定等により、にぎわいの創出を図る</li> </ul>

「有志の会」案は、希少動植物や歴史・文化の保全について、重きをおいた案となっています。一方で、渋滞の緩和や歩行者の安全対策の面については、課題が多いと考えます。

「新たな道路計画案」は、これら4つのテーマの調和を図った案であり、歩行者を含めた交通の安全性や利便性を高め、自然環境や歴史的景観の保全・創出を図り、まちづくりにも貢献できる案と考えます。

項目	第4回まちづくり協議会での「有志の会」の皆さまの意見	県にいただいた指摘とそれに対する意見 (これまでの協議会での報告事項を含む)	関連資料
<p>1. 交通の状況</p>	<p>【1-1. 交通危険度】</p> <p>走行速度が上がって小学生の物理的、心理的負担が増すことへの懸念が複数のパブリックコメントで指摘されていましたが、そのことへの対応の議論は、歩行者信号の点滅の時間の問題という形に矮小化しています。</p> <p>〔＜保険会社へのヒアリング＞〕 ヒアリングでは「道路の安全性は一概には言えないが、基本的には線形に問題があると言われるのは当然であるが、車のスピードがどれくらい出るか、どれだけの量の車が走っているかが目安になる。」と言われ、スピードと量、両方上がる可能性があるのが今の県案になっています。</p> <p>第3回まちづくり協議会の試算では、約7,000台近く車の数が増えるということになっているので、間違いなく道路の危険性は増すと思いますが、県の方は、それには直接答えず、その周辺を抜け道として使う車が少なくなるので安全性が上がるのではないかとされている。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行速度が上がれば歩行者の物理的、心理的負担が増す</li> <li>車のスピードが速くなり、交通量が多くなると、道路の危険性が高くなる</li> <li>交通量が7000台も増えれば道路の危険性が高くなる</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の歩道の幅は1.2m～1.4mしかありません。</li> <li>「新たな道路計画案」では、歩道は人が通行していても、その横を自転車がすれ違うことができる3mの幅を確保することとしており、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ます。</li> <li>例えば、幅が広い歩道が整備されている国道32号（電車通り）や駅前通りでは、車のスピードが速く交通量が多くても、歩行者の心理的負担は小さく危険性が高いとは言えません。（関連資料：幅広歩道は歩行者の心理的負担が小さいとの国総研による研究あり）</li> <li>新堀川周辺においては、平成21年1月より毎年交通量調査を実施しています。未整備区間では、はりまや橋小学校から北側が4車線整備された平成23年3月に、日当たり交通量が前年より2.7倍の8,600台と大幅に増加し、翌年からは2車線の交通容量である9,600台/日を超過し、現在まで約1万台で推移しています。</li> <li>この未整備区間の4車線整備に伴う将来交通量は、現在より1日あたり7,000台増加しますが、車線数は2倍となります。このため、1車線あたりの交通量は4,400台/日となり、現状の5,300台/日を下回りますので、歩行者の物理的、心理的負担は小さくなると考えます。</li> </ul>	<p>1</p>
	<p>【1-2. 横断幅】</p> <p>幅が広がることで、渡りにくくなる反面があり、周りの事例で見ると、特に高齢の方が歩道じゃないところを渡っています。子供達の安全は当然ですが、高齢者にとっても非常に渡りにくくなることは無視できないと考えています。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車道の幅が広くなれば横断歩道を渡りづらくなる</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4車線化により横断歩道は長くなりますが、安全に渡れる信号時間は確保します。はりまや工区北側の完成している4車線区間において、横断歩道を渡るのに、信号時間が足りないなどの問題は生じていません。</li> <li>幅の広い歩道により、横断歩道へのアクセスは向上します。</li> </ul>	<p>2</p>

<b>1.</b>  <b>交通の状況</b>	<p>【1-3. 歩道幅】</p> <p>(歩道にポールを立てる安全対策について、どこに立てるのかという質問に対し) 両側か片側か、今の段階では考えていません。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の安全対策として立てるポールの位置は今の段階では考えていない</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の歩道の幅は 1.2m~1.4mと狭いですが、ポールを立てることで、さらに狭くなります。</li> <li>新たな道路計画案においては、歩道を 3.0mに拡幅することで歩行者の安全性は高まります。</li> </ul>	3
	<p>【1-4. バス会社へのヒアリング】</p> <p>パブリックコメントで、バスが通るからという意見がありましたので、結果的になぜこの道を通っているのかということと、とさでん交通にお伺いすると、「平たく言うと空いているから。他の幹線道路だと道路が混んで、定時の運行が保証できない。だからこの道に変えたんだ。」と言われていましたので、道を広げるとさらに車が増え、矛盾した話にもなるのではないのでしょうか。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス会社は、当該区間が空いているのでバスルートに利用している</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス会社からも、はりまや町一宮線の4車線化が求められています。</li> </ul> <p>＜県が行ったバス会社へのヒアリング結果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>小学校から北側が4車線整備された年の平成 23 年 10 月に、知寄町を経由するルートから、はりまや町一宮線を通るルートへ変更した。</li> <li>ルートを変更した理由は、宝永町周辺の混雑により 30 分程度遅れ、ダイヤが乱れることがあったことから、定時運行を確保するためである。</li> <li>この変更は、はりまや町一宮線が全線4車線化となる前提で行っており、当時は工事が中断するとは思っていなかった。</li> <li>バス事業者としては、現在、運行に支障をきたしていないが、更なる定時制や安全性を高める観点で早期4車線整備を望む。</li> </ul>	

<p>1. 交通の状況</p>	<p>【1-5. 地域の方から、渋滞や周辺道路が抜け道に使われている現状を受け、早期の4車線整備が求められていることに対して】</p> <p>私たちが取ったアンケートでは、周辺地区の自然環境や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という問いに対し、そう思う、ややそう思うという人が65.7%いました。大事な自然だからもうそのまま置いといて、人間の方がこういう社会なのでちょっと時間かかっても仕方ないかなってということで、ご理解が得られるのではないかと考えています。</p> <p>あと、子供達の通学や横断歩道とか、信号の配置については、私達は専門家ではないので骨格だけ提案して、あとは都市計画課の皆さんのお力添えをいただいて、詰めていければと考えています。</p>	<div data-bbox="1486 268 2564 411" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 人間の方が少し我慢してでも自然を残すべきではないか</li> </ul> </div> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 自然環境と史跡はとても貴重なものなので、道路整備を行うにあたり、十二分に配慮しなければならないことは言うまでもありません。そのため、まちづくり協議会では、パブリックコメントでの意見を踏まえて、交通、自然環境、歴史、まちづくりの4つのテーマで協議を行ってきました。その協議過程において、4つのテーマの調和を図った案である「新たな道路計画案」について評価していただいております。</li> <li>• 現状は交通安全の面から危険な状態となっています。したがって、このような状態はできるだけ早く改善すべきであると考えます。</li> </ul>	<p>5</p>
---------------------	--	--	----------



<p>1. 交通の状況</p>	<p>【1-6. 周辺の生活道路への影響】</p> <p>運転する人は、どこが早いか考えるので、空いている方に行っちゃうってことなので、ここは小学校もあるところなので、慌てずに行きましょうっていうのを皆に周知することを考えています。なので、スクールゾーンも提案の中の一つとしています。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近くに小学校があるので慌てずにゆっくり走行することをドライバーに周知する</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>はりまや工区の小学校からかるぼーと前までの約280m区間は未整備であり、その手前で4車線から2車線に絞り込んでいることから渋滞が発生しています。その周辺の生活道路は抜け道として利用され、車がスピードを出して通り抜けており、大変危険な走行も見受けられます。このため、通行の安全性の確保については、ハードとソフト両面からの対策が必要と考えております。 近くに小学校があり、注意して走行することをドライバーに周知することも大切ですが、それだけでは安全対策として十分とは言えず、道路整備というハード対策も必要と考えます。 はりまや町一宮線の未整備区間が整備されることにより、抜け道利用が抑制され、安全性が向上します。</li> <li>平成21年1月から実施している交通量調査の結果によると、平成23年3月にはりまや橋小学校の北側が4車線整備されたことで、はりまや工区西側の市道北街1号線や国道32号（はりまや通り）は、交通量が減少しています。市道北街1号線では、整備前に比べ半分の3,100台/日、国道32号は約2割減の19,900台/日に減っています。 このため、未整備区間が4車線整備されると、周辺道路の交通量が更に減少することとなるため、周辺道路の環境も改善されます。</li> <li>なお、過去5年間の事故の状況を調査したところ、はりまや工区では、毎年4～6件の事故が発生しており、特に未整備区間手前の4車線から2車線への絞り込み区間と、未整備区間で事故が多くなっています。</li> <li>このような状況のなか、協議会の地域を代表する委員からは、早期の道路整備が求められています。</li> </ul>	<p>4</p>
	<p>【1-7. 歩道が狭く危険なためPTAから歩道の拡幅が要望されていることについて】</p> <p>教育委員会に年1回要望しているという、PTAの話はよく承知しています。僕たちは専門家ではないので、例えば歩道を片側だけにするとか、多分出来ないと思うんですよ。私たちは分からないので、そういうことも含めて、都市計画課の皆さんのお知恵をいただいて、新たなものを作っていきたいと考えています。国土交通省なんかでは段階的にやっていくやり方を推奨されています。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PTAからの歩道の拡幅要望については承知しているが、その対策については、都市計画課の知恵を借りて新たなものを作っていきたい</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年にはりまや橋小学校のPTA、道路管理者、警察等による合同現地調査の結果、未整備区間については、道幅が狭く、交通量が多いことから、歩道を拡幅してほしいとの要望が出されています。片側3mの歩道を設置し、歩行者の安全性を確保することを提案しています。</li> </ul>	<p>3</p>

<p style="text-align: center;">2.</p> <p style="text-align: center;">希少動植物</p>	<p>【2-1. 貴重な希少生物の死滅の危機】</p> <p>多くのパブリックコメントで指摘されていた本質的な疑問、人工干潟に本当に定着するのかということについて、答えになるような議論が不十分と考えています。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人工干潟に希少種が本当に定着するのかについての議論が不十分ではないか</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 10 年から浦戸湾周辺において、シオマネキの個体数調査を年2回実施しています。そのうち、シオマネキを移植するために人工干潟を造成した新川地区と棧橋地区においては、現在まで安定した生息が確認されています。</li> <li>・新堀川の4車線工事が完成している狭小な解放部においても、シオマネキやコアマモの生息・生育を継続して確認しています。</li> <li>・このように、狭小な開放部でも希少種の生息が確認されていることから、開放部を大幅に広げることで、シオマネキ等の生息環境は現状より更に良くなると考えます。</li> <li>・新たな道路計画案では、水面や干潟の創出にあたっては、工事中及び工事後にモニタリングを行い、必要に応じて干潟及び水面の形状の変更を行うこととしており、干潟や水面の環境維持を図ります。</li> </ul> <p>&lt;専門家委員の意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横堀公園前や駐車場撤去部の干潟の創出は、道路整備とシオマネキの生息が共存できる手法として有意義で有り評価できる。(第2回協議会)</li> <li>・人工干潟にシオマネキが必ず定着するとは誰も言えないが、モニタリングによる改善を重ねるプログラムを活用することで、高い確率で定着するだろう。(第4回協議会)</li> </ul>	
--	--	--	--

<p>2.</p> <p>希少動植物</p>	<p>【2-2. 生物学・生態学専門家の意見紹介】</p> <p>第1回まちづくり協議会の資料を見た生物学・生態学専門の町田先生のコメントを紹介。「クロロフィル（珪藻類三種）を採取のうえ比較し、経年で変化を辿っているが、その採取地点が、新堀川の満潮と干潮の差を考慮していない。ここは大潮時には干満高が2mにもなるので、相当の流速になり、かき混ぜられた状態でクロロフィルを採取しており、光が当たる部分とそうじゃない部分との違いを経年できちんと辿る事が出来ているか、極めて疑問がある。また、2013年の数値が著しく上がっているのは、夏に信じられない程晴天が続いたことが要因であり、これらの外的な要因は言及されておらず、果たしてこれが調査項目に設定されて、きちんと計測の出来るものであったのか少し検証が必要ではないか。」と指摘しています。</p> <p>加えてシオマネキについても「(第1回協議会_資料8) 個体数のグラフからは、移植をした新川川の地点は近年大きく減っているが、新堀川では過去にほとんどいなかったが大変増えている。これを踏まえると、新堀川の個体数は圧倒的に多いとは言えないが、安定した数を保っているのに対し、移植した新川川は減っているため、新堀川の地点が無くなってしまおうと、個体数の変動が大きい、環境の変化が大きい場所では残らない可能性がある。」と指摘していました。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場を一部撤去した光の当たる場所と駐車場下の光が当たらない場所のクロロフィル（珪藻類三種）を採取し、その経年変化から、光が当たる場所の環境が改善したと評価しているが、新堀川の干満差は、大潮時には2mにもなることや、観測期間中には異常な晴天日が含まれており、これらの外的要因を踏まえた検証がなされておらず、評価には疑問がある。</li> <li>・ シオマネキを確認した個体数は、過去に移植をした新川川で大きく減っているが、新堀川では増えており、安定した数を保っている。</li> <li>・ 人工干潟は本当に定着するのか議論が不十分。</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ クロロフィルの評価については、平成20年から10年間「新堀川自然環境観測・検証専門委員会」において検証していただき、その結果を第1回まちづくり協議会において報告したものです。              駐車場の一部を撤去し、日当たりを良くした自然環境の変化について、一定評価をいただいています。駐車場下の暗部から採取したクロロフィルは、潮の満ち引きによる影響は考えられますが、それを踏まえても駐車場撤去部のクロロフィル量が多いと推測でき、また、底質や底生動物などの底面の環境も考慮し、餌場環境が改善されたと評価されています。</li> <li>・ 新たな道路計画案では、水面や干潟の創出にあたっては、工事中及び工事後にモニタリングを行い、必要に応じて干潟及び水面の形状の変更を行うこととしており、干潟や水面の環境維持を図ります。</li> </ul> <p>＜専門家委員の意見＞【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横堀公園前や駐車場撤去部の干潟の創出は、道路整備とシオマネキの生息が共存できる手法として有意義で有り評価できる。(第2回協議会)</li> <li>・ 人工干潟にシオマネキが必ず定着するとは誰も言えないが、モニタリングによる改善を重ねるプログラムを活用することで、高い確率で定着するだろう。(第4回協議会)</li> </ul>
------------------------	---	---



<p>3. 歴史・文化</p>	<p>【3-1. 文化的遺産の破壊】</p> <p>残される石垣は、四国銀行木屋橋支店前の片側のみで、他は全て再整備、あるいは復元、つまり壊して再現を試みることとなり、城下町時代からの石垣は永遠に失われてしまいます。</p> <p>今残っている堀は、高知城の横の内堀の一部と新堀しかなく、400年の歴史を持つこの新堀の堀を今後どうしていくのかということを考える時の、時間的なスパンをもうちょっと長く見て考えなければならないと思います。</p> <p>まちづくり協議会の車の交通量予想では、今から12年後の試算になっていますが、12年後を考えて今この堀を埋めるかどうかというのは、あまりにも時間的なスパンが短すぎるではないでしょうか</p> <p>400年も守られてきた堀であって、今考えたら価値が違ったものに、もっとプラスの方向に、過去は負のものだったかもしれませんが、今見たら新たなものと私達は認識しているので、その辺を議論のなかで考えていただければと思います。</p> <p>江戸時代のまま残っている部分は、ここしか残らないってことで、右側の半分しか残らないことになるので、これはちょっと道路を造る上で、いろんな反対される方がいるので、この辺の議論があまりされていないと考えています。</p> <p>川面の面積だけを見て、果たして歴史的建造物を守ることになるかという点に異論を持っている方々が有志の会を含めた賛同人の方も含めていることを指摘したいと思います。</p> <p>川面という水が流れる場所という意味で、広く残っていることは理解します。ただし、ここの周辺に住む人たちにとっては、私がお話を伺っている限りでは、決して自然科学的な水が流れる空間だけを指しているのではなく、その周りにある石垣や、川幅そのものも含めて、お堀と皆さんおっしゃっているふうに理解しています。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>12年後の交通量を根拠に検討しているが、400年の歴史を持つ堀を考えるには、あまりにも時間的なスパンが短いのではないかと。</li> <li>江戸時代の石垣は、四国銀行木屋橋支店横の区間しか残らないが、それで歴史的建造物を守ることになるのか。</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>江戸期から残る堀や希少動植物のいる自然環境がある新堀川は大変貴重であると考えます。一方で、未整備区間における渋滞や児童等の歩行者の危険な状態は早急に改善する必要があると考えています。このため、①交通、②希少動植物、③歴史・文化、④まちづくりの4つのテーマの調和を図った「新たな道路計画案」を提案しています。</li> <li>「新たな道路計画案」では、江戸期から残る堀への影響を最小限にとどめ、歴史的な情緒ある空間を新たに創出します。</li> <li>具体的には、西側は工事に影響する上段の一部を取り除き、石垣は現位置で保存します。東側は、駐車場下のコンクリート擁壁や比較的新しい横堀公園前の亀甲積を、昔から用いられていた野面積に復元します。これにより電車通りから桜井橋までの約280m区間の石垣が連続することとなり、江戸期の風景を再現します。</li> <li>堀の西側の石垣は、工事に影響する上段の一部は取り除きますが、それ以外は現位置で保存します。取り除いた石材は駐車場撤去部の東側の石垣に再利用します。その際に再利用した石材については、歴史の資料として残すため、元の位置と再利用先を記録し保存します。これは、石垣の復元にも使える記録になると考えます。</li> </ul> <p>【参考】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量については、最新のH27交通量調査のデータを使って、人口減少を考慮した人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）に基づいて、信頼性の高い平成42年の交通量を推計したものです。</li> </ul>	
---------------------	---	--	--

<p>3. 歴史・文化</p>	<p>【3-2. 歴史専門家の意見紹介】</p> <p>例えば、今回賛同いただいた史談会会長の宅間さんに言わせれば、歴史専門家で新堀川をつぶしても構わないという者はいないと断言されていまして、強くこの県案に対して反対の態度を取られています。</p> <p>お堀を残すというのと川面が残るのは別だと認識しています。宅間先生なんかは、石垣を含めて、昔のままの川幅や、石垣の上を削られる事なく残るということが保存というふうに言われています。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歴史専門家で新堀川をつぶしても構わないという者はいない。県案に対しては反対。</li> <li>昔のままの川幅を残すこと、石垣の上部を取り除くことなく残すことが保存である。</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「新たな道路計画案」は、新堀川をつぶすようなことは考えていません。</li> <li>江戸期から残る堀は大変貴重であるため、「新たな道路計画案」では、以下の歴史専門家のアドバイスにより、工事の影響を最小限にとどめ、歴史的な情緒ある空間を新たに創出しています。</li> <li>具体的には、西側は工事に影響する上段の一部を取り除き、石垣は現位置で保存します。東側は、駐車場下のコンクリート擁壁や比較的新しい横堀公園前の亀甲積を、昔から用いられていた野面積みに復元します。これらの保全や復元等については、歴史専門家のアドバイスを受けることとしています。</li> </ul> <p>＜歴史専門家の意見＞</p> <p>堀は当時の幅が分かるよう両岸が残っていることが望ましいが、「新たな道路計画案」では、東側は駐車場撤去部も含め、電車通りから桜井橋までがの石積みの連続性が復元されており、一定評価できる。</p> <p>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、復元に努めていただきたい。</p> <p>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していきたい。</p> <p>亀甲積で整備された公園前について、今回取り壊すのであれば、新たに復元する駐車場撤去部を含め、古くから用いられていた積み方である「野面積み」により整備することが望ましい。石材についても野面石が必要となる。</p> <p>堀であるため、水による吸い出しを受ける恐れがあることから練石積（間詰めにコンクリートを使用）とすることはやむを得ない。（第2・3回協議会）</p>	
---------------------	---	---	--

<p>4. まちづくり</p>	<p>【4. まちづくり】 観光地として活用されていない面は努力次第と考える。</p>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 新堀川周辺を観光地として活用されるように努力する必要がある。</li></ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 高知市が進める「歴史と文化を感じさせる風情あるまちづくり」に寄与します。</li><li>• 高知市の都市計画マスタープランや中心市街地活性化計画との連携を図り、歴史案内板や希少種の説明板、市と連携した新たなまち歩き観光コースの設定など、賑わいの創出を図ります。</li><li>• また、新堀川沿いの東側市道を歴史の道として整備したり、新市橋の江戸時代風の検討など、風情あるまちづくりにも取り組むことを提案しています。</li></ul>	
---------------------	---	---	--

<p>5. その他</p>	<p>【5. パブリックコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>280mの残りの車線部分を4車線に拡幅することによって失われる代償があまりにも大きく、この懸念に対する協議会の議論も十分ではないと有志の会のみなさんも考えているので、私たちがパブリックコメントに答えられる案として独自に考えているところであり、貴重な文化的遺産と環境を将来にわたって維持すること、歩行者の危険をできるだけ少なくすることを重視しています。</li> </ul> <p>この有志の会案というものを呼び水にして、小学校に隣接する道路としてどのように整備するのが望ましいのか、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きたい。</p> <p>少し検討することに留まらず、これまでも皆様が丁寧に議論しようと試みて来られたように、パブリックコメントを取っていただくとか、そういったこともぜひ念頭に置いて、じっくり議論していただきたいと思っています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>私達が独自で第2回のパブリックコメントの時に、70軒を歩いて意見を聴取したことが、1団体の意見というふうにカウントされ、とても残念な重いがあります</li> </ul>	<p>【指摘事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>有志の会として、文化的遺産と環境の維持、歩行者の安全を重視した独自の案を提案した。</li> <li>地域住民の合意形成を丁寧に行い、再度パブリックコメントを行うなど、じっくり議論してほしい。</li> <li>有志の会で70の意見を聴取し提出したが、1団体の意見として扱われた</li> </ul> <p>【県の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>有志の会案は、前述のとおり交通や歩行者の安全性の観点で課題が残ると考えています。一方、有志の会案は、協議会での議論を上回る議論の提示にはなっていないのではないかと考えております。このため、パブリックコメントを実現する必要はないものと考えています。</li> <li>まちづくり協議会では、これまで①交通の状況、②希少動植物、③歴史・文化、④まちづくりの4つのテーマについて、委員の皆さまに丁寧に検討を重ねていただいております。また2回のパブリックコメントで頂いた多くの意見も踏まえ、議論も深めていただきました。「新たな道路計画案」はこれらの協議会での意見に対応したものとなり、協議会でも十分検討した内容と考えています。</li> <li>当協議会には新堀川周辺の町内会等を代表する5名の会長（代理含む）に就任していただいております。地域住民のご意見も踏まえた案になっていると考えています。また、2回のパブリックコメントにより、広く県内外の皆さまからも意見を公募しています。</li> <li>なお、有志の会からいただいた70の意見は、県が求めたパブリックコメントの公募内容と異なっているため、1団体の意見としてまとめて扱っていますが、パブリックコメントはいただいた意見の内容に着目すべきと考えており、有志の会が行ったアンケート調査結果や個々の意見についても、第3回まちづくり協議会で報告し、それを踏まえたうえで、委員の皆さまに議論をいただいております。</li> </ul>	
---------------	--	--	--