

1 協議会委員の主な意見及びパブリックコメントの全意見

1 協議会委員の皆様の主な意見

委員名	主な意見
那須会長	<ul style="list-style-type: none"> ・地元全体として、これで良かったというものにしようと思えば、環境と安全と文化を含め、地域の輝きが戻りにぎやかになって、環境も楽しめるということがベストであることは間違いないと思う。 ・委員の皆様の思いとして、この地域を良くしていくという思いは一つだと思う。 ・環境なのか安全なのか、それに加えて文化なのかを考え、ここでどう成立させるのかということに、我々は知恵を絞るべきかと思う。
橋田副会長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の方の声を聞くと約70%は道路を広くしてもらった方がいい、約30%は残してもらいたいという意見だった。 ・小学生の登下校時などに歩道が本当に狭い。 ・シオマネキの生息と道路幅の両方を考えてできたらいいと思っている。
坂下委員	<ul style="list-style-type: none"> ・町内会は全面的に早く道路をつけてほしいという意見が多数だった。 ・早く道路を造ってもらわないと困る。
今田委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ぜひ広げてほしい、道路を造ってほしいという意見が非常に多い。(10人くらい) ・この状況を放っておくと、南海地震時に「かるぼーと」に物資を運ぶトラックが渋滞に巻き込まれるのではないか ・周辺にはマンションが5棟建ち、人が一気に増え車が増える。 ・あまり議論の範囲を広げずに道路の問題は道路のみに向けてほしい。
小原委員	<ul style="list-style-type: none"> ・町内会ではほとんどの方が賛成。 ・どういうふうに広げるかによって賛成か、そういう意見が多かった。
伊藤委員	<ul style="list-style-type: none"> ・シオマネキ、その他のことも大事だと思っている。早急にそのことを考えながら事業を実施してほしい。 ・時代にあった一番大事なものをやればいい。
西岡委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今の状態でないと安心安全が脅かされているし、自然環境の破壊もある。 ・県は具体的に街づくり、地域が元気になる行動を今までしてきたかと言うと恐らくしていないと思う。 ・国交省の考えにあるように道は車のためにはあるのではない。 ・新堀川界限に見識のある歴史の専門家を協議会メンバーに加えることを要望。 ・20～50代や女性の委員がいない。 ・協議会の期間が空くためその間にざっくばらんな会をやってほしい。 ・協議会を円滑に進行していく上でファシリテーターが必要。 ・高知県民のためにお互いに志をもって活動していきましょう。
田中委員	<ul style="list-style-type: none"> ・高知パルプ事件から40年経ち魚類の回復宣言が出された。その象徴が新堀川。 ・先輩達が自分たちの経歴を傷つけても守ろうとしたのが新堀川。 ・道路は今ままでおいてほしい。 ・今のままにしておいた方がよっぽど観光になる。 ・新堀川の魚類・底生動物の調査を行い第2回協議会への報告を行うことを要望(6/28知事宛の陳情書受取) ・まちづくり、史跡の保全について県はどのように考えているのかを聞いてみたい。 ・幕末と明治の史跡が集まる場所を大事にし、ここを起点に観光に力を入れるべき。 ・協議会に史跡の専門家を入れてほしい。

1 協議会委員の皆様の主な意見

委員名	主な意見
大野委員	<ul style="list-style-type: none">・コアマモは、水質等が変わらなければ十分に育つと思う。・後はいかに自然らしい、自然が残っているという空間を造り上げるということが大事ではないか。・道路ができて潮の干満の差が見られ、水面の差が見られると観光スポットにもなると思う。
酒井委員	<ul style="list-style-type: none">・道路を造ることと自然を生かすことは、必ずしも両立しないと考える。・道路を造るのであれば、立派な道路を造った方がいいと思う。・シオマネキの生息場所として必ずしもここが適質ではなく、他に生息場所はいっぱいある。
高橋委員	<ul style="list-style-type: none">・全国の川をまわっていると高知の川は異常なくらい自然環境が保たれている。・交通の安全性というのはもちろん重要ではあるが、二者択一にならず何とか両立するようなことができたらと思っている。・今の計画では、コアマモ群落は縮小し、アカメもいなくなる可能性をどうしても否定できない。・もう少し代替地を設けるとか積極的な対策を考えるなど、地元の方が豊かな水辺を保全してほしいという要望があるなら、もう少し計画を検討する必要がある。
福留委員	<ul style="list-style-type: none">・環境面に最大限配慮した形で整備を行うことをお願いしたい。・高知市でできることは検討していく。

2 パブリックコメントの全意見

- ・意見公募の期間：平成29年7月12日～8月10日
- ・提出された意見数：58名（人・団体）の方から59件の意見

※性別は氏名から判断させていただいています

※団体の性別及び住所は代表者から判断させていただいています

1. 道路整備の要望

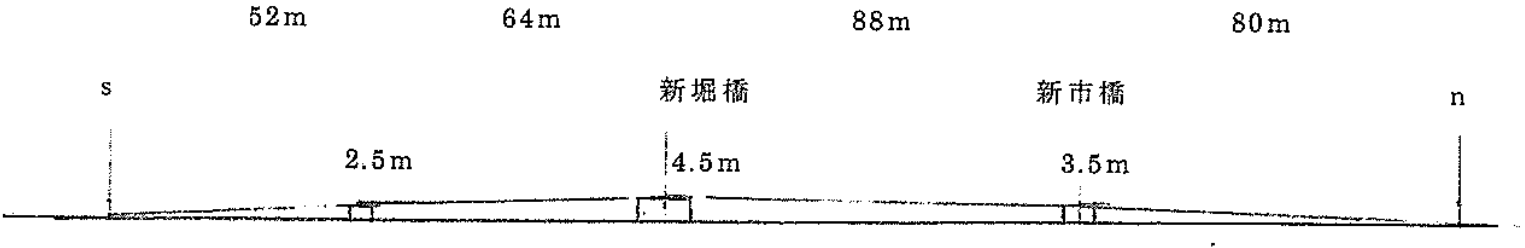
No.	性別・住所	ご意見
1-1	男性 高知市北本町	<p>新堀川は元々商業水路として造られたと聞いています。もはや水路は初期の目的としては何の役目も果たしていないと思います。そこに<u>稀少価値の生物が住み着いているからといって開発を拒むのは？おかしい</u>とおもいます。<u>人間の生活環境、安全性、交通の利便性を考えて早急に完成さしてください。</u></p> <p>私共個人の<u>生活環境は、車の通行量は増えるし、騒音はひどいし変則な道路で危険です。</u>しかし、商業、観光、地域の発展の為だと辛抱しています。</p> <p>もし<u>工事を中止するならば、当家の周りを基の姿に戻してください。</u></p>
1-2	男性 高知市桜井町	<p><u>はりまや橋小学校付近の交通量の多さ、渋滞がひどく児童通学路の安全が第一ではないか</u>（交通事故が起きてからでは遅い）。</p> <p><u>震災時、桜井町住民（老人が特に多い）のカルポートへの避難路として狭い。</u>（はりまや橋小は授業中も有り、常時空いていない）</p> <p>救急車が南からの進入時、入口道路が狭く、スムーズに通れず遠回りしている。</p> <p>観光県売出中で大型観光バス等の進入路が狭く支障が出ている。</p> <p>前回、地元アンケートでは反対は少なかったと記憶しているが。</p> <p>アカメや汐マネキの為に、高知市の中心部にゴミ箱の様なドブ川（新堀川）を残す事で美観ゼロ。</p> <p>県外観光客が見たら笑いものになる。以前は自転車か沈んでいたり・・・今は空缶、空瓶、ビニール袋、紙くず等のドブ川で（残り100m位）魚は一匹も見られない、只の汚い川で大きなゴミ箱である。</p> <p>桜井町に住んで80年になるが、アカメ等を見学している人は見たことがない。</p> <p>高新、声ひろばの反対投書者は全んど地区外の者で趣味か、嫌がらせて云っており、<u>地元住民の一部反対者の友人、知人である。</u></p> <p><u>アカメや汐マネキと人の命とどちらが大切か。（良く考えてほしい）</u></p> <p><u>工事反対は、計画時点で反対すべきで、80%以上出来た時点で今更反対とはおかしくはないか。</u>（嫌がらせか金目的と思われるも仕方がない）</p> <p>現状（中断中）は交通渋滞、混乱を起こし、改悪。もし<u>そのままにしておくとなれば、以前のままで良かったとなる。</u>（税金の無駄遣いとなるが・・・）</p> <p>もし、<u>中止となれば、県や市はどう責任を取るのか、</u>地元住民は怒っている。</p> <p><u>直ちに工事再開を望む。地元住民の切実な願いである。</u></p> <p>☆四国大学名誉教授[酒井勝司氏]</p> <p>汐マネキ、アカメの生息場所は他にもある、立派な道路を作ればいい。（その通りである。）</p>
1-3	男性 高知市桜井町	<p><u>高知市では災害に強い街づくりのために</u>一般住宅、公共建築物、堤防などの対策が進められている。これらと同様に<u>避難、支援、復興などには交通網の整備が重要である</u>と考えられる。</p> <p><u>当該中断区間の工事を進め、さらに南方に延伸し棧橋通り1、2丁目付近電車道路までの道路を整備することまでを望む。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市街地全般に狭小な道路があり災害発生時に自動車での避難移動には渋滞が予想される。（仲田町、潮江、役知から鏡川を北方へ渡る鏡川大橋～潮江橋は特に狭小な橋と道路なっている。） ・鏡川大橋より宝永町電車通り付近は現状でも交通がスムーズでない時間帯が見られる。 ・<u>東西の電車通り、追手筋一宝永町線、北部環状線、産業道路など東西の道路は整備が進んでいるがそれらを結ぶ南北道路</u>（はりまや町一宮線に限らず上町2丁目、升形、堀詰なども含んで）<u>が東西の流れをも妨げるボトルネックとなると思われる。</u> ・生物等環境視点でこれまで調査を行われているが、災害時における一時に集中した交通流入が発生した場合のシミュレーションをしてはどうか？ ・環境保護視点での意見は既完成部分の工事前に出されており、対応、工法等検討がされているのであるから、現状までの工事が進められていると考える。（もし工事を止めるならこの時点で計画全体を止めていなければ意味が無い） ・東西南北の主要道路を拡幅しようとしている一方で<u>わずかな区間を狭いままに残すことは、血管のほんの一箇所が詰まり心筋梗塞や脳梗塞を発症する環境のまま放置するのと類似している</u>と考える。

1-4	男性 高知市介良乙	<p>1 意見 工事中断区間の工事を、<u>現計画に基づき早期再開すべき</u>と考えます。</p> <p>2 理由 ア 現計画は、平成13年9月6日付け、「新堀川生態系検討委員会」の提言を踏まえ、生態系にも十分配慮した計画であると考えます。 イ 工事中断区間周辺地区は、道路が狭いところが多く、また商店、人家等が密集しており、整備することにより、南海地震、大規模火災等発生時の<u>避難路、避難場所としての活用が期待</u>できる。 ウ 四国銀行木屋橋支店西側区間は、車道、歩道ともに狭く、大型バス等も通行することから、<u>特に歩行者、自転車利用者の通行が危険な状況</u>です。また、小学校直近であることから早期整備が求められます。 エ すべての人たちの満足（納得）できる整備は困難です。現計画が生態系、周辺の緑化等、これまでの意見を十分取り入れた計画となっていると考えますので、粛々と整備を進めてください。</p> <p>3 参考意見 現計画（資料）の02pの横断面1（①-①）図にあるプランター（明り取り）とあるのは、川への明り取りでしょうか？この区間の<u>東側歩道と車道の境界付近に幅1m位のスリット状の明り取り数か所を設置できないものでしょうか？</u>（素人考えですが・・・）</p>
1-5	性別不明 高知市桜井町	<p>一. 高知市のだ真ん中、はりまや町に100メートル位のゴミ箱の様な川（新堀川）を残し交通渋滞させ、観光バス、救急車も通れない通路は一日も早くなくして下さい。</p> <p>一. 工事中止の場合、はりまや小学校近辺の交通量が多く、昔のままでも良かったとならないように至急工事を始めてください。</p>
1-6	性別不明 高知市桜井町	<ul style="list-style-type: none"> ・あかめ、潮まねき等は新堀川だけに居るものではない。どこにでも居る。南北に大きな川もある。先日、江ノ口川で潮まねきを見掛けた。あかめは室戸から四万十までの海岸で時々捕獲されているが・・・。 ・反対者は地区外（地元の人でない）の者が多く、金目的のいやがらせとしか思えない。地元（桜井町）に何じゅう年も棲んでいるが、早くきれいな町にしてください。
1-7	性別不明 高知市桜井町	<p>① 新堀川の工事を早急に行ってください。</p> <p>② 特に夕方の交通渋滞で困っています。</p> <p>③ 生徒の通学路の渋滞で事故が起きてからでは遅いので。</p>
1-8	性別不明 高知市桜井町	<p>新堀川の工事を早急に仕上げてください。高知の経済活性の為に市民の生活の為に絶対必要です。特に夕方の交通渋滞で多くの市民が困っております。</p> <p>又、学童の通学路でもあります。渋滞で事故が起きてからでは遅いのです。</p> <p>何卒 高知市の都市計画道路「はりまや町一宮線」の工事再開をお願い申し上げます。</p>
1-9	性別不明 高知市桜井町	<p>(1) 一日でも早く高知市のだ真ん中のゴミ箱のような川（新堀川）に蓋をして、きれいな街にして観光客をどんどん受け入れてください。</p> <p>(2) もし中止となれば、県と市はどの様な責任を取るか？地元で迷惑を掛け続けた上に中止とはどうゆう事か。</p> <p>(3) 工事が80%以上も出来上がった時点で中止とは話にならない。税金のむだ使いだ。昔のままがもっと良かった。元に戻せ。地元住民は怒っている。</p>
1-10	性別不明 高知市桜井町	<p>①新堀川の工事を早急仕上げてください</p> <p>②特に夕方の交通渋滞で困っています</p> <p>③学童の通学路 渋滞で事故が起きてからでは遅い</p>

2. 新堀川の保全と道路整備が共存する要望

No.	性別・住所	ご意見
2-1	男性 高知市横内	<p><u>都市の中心市街地を流れる川にコアマモが繁茂する環境の中で絶滅危惧種のアカメの稚魚、シオマネキ、トビハゼをはじめとする多様な水生生物が生息していること自体が極めて貴重であり、大きなタイムスパンの中で、また全国的にも希少な場所であるとの認識に立って新堀川の保全を考えてゆくべき</u>であると思われます。</p> <p>高知県のような良い意味でも悪い意味でも「不便」な地域においては、こうした人間との共存が可能な自然環境を保護してゆくことが、地域住民の生活の質を守るという観点、そして主幹産業である観光業を持続していくという観点からも非常に重要なことだと思えます。さらに、交通手段としての自動車（マイカー）は存続はしていくでしょうが、今後は次第に減少していくのではないのでしょうか（家計の見地から考えても）。高齢化は待ったなしで進行し、人口は減少しつつあるのです（この町には路面電車という、古い歴史もあり、乗って楽しい愛すべき公共交通機関があるではないですか。これぞ観光資源なり！）。</p> <p><u>新堀川周辺地区には明治維新に関する史跡も数多く存在する</u>と聞いています。こうした<u>史跡や自然環境というものは、ひとたび破壊されてしまうと元の姿には戻りません</u>。アスファルトの道路とはその存在価値において比較すべくもありません。</p> <p><u>車道拡張に関しては周辺住民の方々の考えを尊重すべきことはもちろんです。折衷案を練っていかねばならない方々の苦労は並大抵のものではないと推察いたしております。その一方で、新堀川と周辺の史跡の行く末を、非常に多くの人々が切実な関心を持って注視しております</u>。こうした人々の意見もまた、十分に勘案されることを心から希望します。</p>
2-2	男性 高知市比島町	<p>沿線の比島町に住む者ですが、環境問題があり工期が遅れているとの事ですが、将来に渡り取り返しがつかないことにならないような判断が必要だと思えます。しかしながら、<u>このままにして置く事は、これまでの投資効果が半減してしまうことから、すでに何度も検討しておられることとは思いますが、今の二車線区間に高架道路を掛けて国道を越えるような工事が可能であればいいのではないのでしょうか？</u>何も事情やこれまでの経緯を存じませず、勝手な意見ですが、よく利用する道路なのでメールさせていただきました。よろしくお願ひします。</p>
2-3	男性 高知市本町	<p>橋としますが、現状の生物達の為、現況があまりかわらない方法として、下記を提案致します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>橋の材料を透明</u>とする（強化ガラス・プラスチック等）とし、<u>採光の十分出来るもの</u>とします。 2. <u>自然の水、雨水を収集する為</u>に強度を維持して<u>穴（丸 or 角）を適当な所に開ける</u>。 3. 石垣に害を与えない位置に支柱を立て、その端を若干傾斜ある歩道とし<u>雨水を草木と石垣に落す</u>。 <p>※上記の方法により現状の生物達の生活は殆ど変化なしに生活出来ると推定します。</p> <p>橋の透明化は、特許・実用新案・意匠等の登録はありますか？</p> <div data-bbox="587 1123 1558 1848"> <p>橋としますが現状の生物達の為、現況があまりかわらない方法として下記を提案致します。 橋の材料を透明とする（強化ガラス、プラスチック等）とし採光の十分出来るものとする。 自然の水、雨水を収集する為強度を維持して穴（丸 or 角）を適当な所に開ける。 石垣に害を与えない位置に支柱を立てその端を若干傾斜ある歩道とし雨水を草木と石垣に落す。 ※上記の方法により現状の生物達の生活は殆ど変化なしに生活出来ると推定します。 橋の透明化は特許・実用新案・意匠等の登録はありますか？</p> </div>

2-4	性別不明 高知市内	<p>高知市都市計画道路「はりまや町一宮線（はりまや工区）」についての一試案</p> <p>前略標記の件について、一市民・県民として工事の在り方について提案する。</p> <p>道路が拡張し、交通渋滞が緩和され“便利”になるのはいいことであるが、単なる利便性だけを優先して大切な高知市の城下町としての遺産を破壊する行為は慎むべきである。高知市は太平洋戦争で空襲を受けたということもあるが、昔の古い遺構があまりにも少ない。高知市は何かと言えば“予算がない…”と行って貴重な遺構をこれまでも壊してきた。その結果が現在の高知市の姿である。植木枝盛の邸宅もその一つである。そこにあって保存されるからこそ歴史的背景が受け継がれ有意義なのであって、それを移築して“保存?”しても意味がない(私はそう思う)。その点大川筋の武家屋敷はよく残った、残してくれた(尤も当時の横山市長は残す意志はなかった。やはりこれも「予算がない。維持管理費がいる…」との理由であった)。その点次期松尾市長はよくぞ残してくれた(高知県出身ではないのに)。本当に高知県のことを思った頭の下がるいい市長であった。もし、松尾市長であれば、今回の都市計画道路も、貴重な遺構を破壊しなうような工法を採用してくれるのではないかと私は思っている。高知市民が誇りに思える江戸時代の貴重な遺構であるこのような地域の歴史を語る遺構は、“生きた教材”として活用し、後世まで継承していかなければならないし、そうすることが現在の我々の責務である。高知市街地の町名をかつての城下町の証しで趣きのあるものから現在のように変えたのも私には納得いかないし、大変もったいないことである。古い歴史のあるものは、観光に繋がる。</p> <p>今回の新堀川を覆う道路工事も、“たかが堀、石積み”ではあるが、これも江戸時代の高知市の歴史を今に伝える貴重な財産である。かつてここまで舟が出入りして荷物の運搬が行われていたことを物語る遺構である。周りに歴史的建造物や遺構が何もない所に、江戸時代の水を湛えた堀、石積みが残っていると、何かほっとするし、歴史を感じる。この南のかるぼ一との北にあった石橋の欄干も大変趣きがあったが、これもいつのまにかなくなってしまった。あの石はどうなったのか？完全に歴史から消すのではなく、せめてかつてここにこんな橋があったという歴史の証しとしての石材だけでも残すべきであった。<u>物を壊してしまうのは容易いが、それを再生するのは容易ではないし、完全に元通りにはなり得ない</u>(修復は止むを得ない)。そこにあって、歴史を刻み続けているからこそ値打ちがあるのである。</p> <p>ということで、私の考える方策として一例を挙げると、<u>堀を残すために、堀の上に道路を通す「高架橋方式」にしてはどうか</u>。コストはかかるかもしれないが、貴重な遺構は残るし、希少動物も生息できる。何だか東京の日本橋のようであるが…。視界を遮る橋脚をなるべく少なくするような工法を採用する。</p> <p>かるぼ一との北西側に現在ある立体歩道橋は撤去して、これで代用するようにする(立体歩道橋はあってもほとんど利用されない、うっとうしいだけである)</p> <p>かつて、かるぼ一とはりまや橋とを結ぶ高架橋を設置する構図があったくらいなので、決して突拍子もないような構想ではなく抵抗はないはずである。むしろ、かるぼ一と周辺が“都会っぽく”なっているのではないかな。</p> <p>以上、市民・県民の要望が活かされ、誇れるような道路となることを切望する。</p>
2-5	男性 高知市愛宕町	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の安全向上と交通量の増加に伴う渋滞の解消について ・ターニングポイント、新堀川に生息する希少生物の存在 <p>機会として捉える(計画の改良材料)ならば、視覚で確認できる自然の面積は少なくとも<u>自然の存在が五感のいずれかで認識できれば現在より新堀川の存在感は増す</u>と僕は考えています。川の水に触れられる。川の音が聞こえる。川の匂を感じる。</p> <p>例えば、日本庭園には、小さな空間でも自然を感じられるような工夫が随所に見られます。</p>

2-6	男性 高知市南万々	<p>「はりまや一宮線」開通を早く</p> <p>新堀川を塞いで通る、高知駅東から、かるぼーとまでの道路改良が、川に生息する生物を死滅させると市民の反対から話が途絶えてから久しい。県外ドライバーから聞かれるたびに恥ずかしい気がする。何とか早急に開通ができないものか、だが、浦戸湾を守る会の方々は、再工事の話となれば、同じく反対の狼煙を上げるでしょう。でも早く開通したい。</p> <p>私案では、予算は少し高くなると思うが、はりまや橋小学校北東から電車通りまでの車道を低い高架にして、かなりの川幅があるので歩道と高架下に川を残せば、鯉も住める場所になるのでは、一石二鳥ではないかと思う。高架式には反対が出るかもしれないが、お隣の松山市には、最近車道の高架がどんどん伸びている。現在工事中の「中須賀、福井線」のJR跨線橋工事を見ると、側壁（防音）も高くしっかりしてあまり騒音は出ないように思う。</p> <p>小学校の東側の歩道から川辺まで降りるようにして、小さな広場を作り、川も広場に入込み、舗道には植栽し、あまり剪定せず伸ばしそばに、ベンチなども置けば市民の憩いの場所となり、小学校の生徒も生物の実地研究の格好の場所となり情操教育の絶好の場所となりはしないだろうか。</p> <p>幸い、東隣の横堀公園には、坂本龍馬が剣術修行に通った武市半平太の道場跡があり、藩政時代からの石垣も一部残し、何か人を呼ぶイベントなど、賑わいを作れば人が集まり、そんな機会が多くなれば、半平太の銅像の話の夢ではないか、人を集めることを考えれば商店街も潤うと思う。</p> <p>最近知ったが、新堀川は、新京橋、四ツ橋と共に、下肥を求める農家のオワイ舟の基地と聞く。昭和時代の農家にとっては、下肥は大切であった。（昭和40年頃までは、田んぼの中に下肥溜めが残っていたように思う）。歴史の流れの速さを痛感する。シオマネキやアカメの生息する勉強する資料館があってもよいのではないかと思う。</p> <p>高知市との連携で、「中央公園・はりまや橋・新堀川・横堀公園・堀川の桜・かるぼーと」一大観光地となるように、夢を見ております。</p> 
2-7	男性 高知市朝倉甲	<p>建設コンサルタントの技術者として土木事業において河川その他の自然環境、文化景観等の保全を考慮した計画・設計に携わってきた者です。当該事業の経緯や条件は公開資料の内容以外に知らず、不勉強な部分も多い中で僭越ではありますが、大変興味深く意義のある議論と考えましたので、市民として重視していただきたい視点について意見申し上げます。ご検討の対象に加えていただければ幸いです。</p> <p>1. 地域資源としての自然環境および歴史的街区の保全について</p> <p>事業が計画されてから20年近くが経過し、当初計画時に比べ、人の定住促進、観光による交流人口確保の重要性が高まっていると思います。これに資するために、地域ごとに独自性をもった魅力・信頼の構築（＝ブランド戦略）が必要であり、都市計画・まちづくりの重要課題と考えます。当該事業は、下記の点でこの課題に応える大きな資源と考えられます。</p> <p>(1) 自然環境保全の取り組みによる魅力・信頼の構築</p> <p>高知県は自然環境が多く残り、またその自然環境から得られる良質な一次産品に恵まれています。都市整備の方針において自然環境の保全を前面に立て取り組むことにより、近年ますます重要になっている人々の環境意識に訴え定住や観光につながる魅力・信頼を醸成するとともに、地域産の一次産品の付加価値向上の一助となりえます。</p> <p>幾種類もの希少生物を含む新堀川の生態系をこの中心市街地においてよい形で保全することは、まさに上記の取り組みをもって県内外に良好な印象を発信することができる有用な機会であり、将来にわたり高知県の大きな財産となりえると考えます。</p> <p>(2) 都市骨格としての新堀川保全による地域個性の顕在化</p> <p>高知の市街地は藩政時代の城下町を基盤にしており、多くの街区や町割が都市の骨格として現在にも受け継がれています。このような歴史的な都市骨格には地域ごとに異なる自然特性を背景にした独自の知恵が織り込まれていることが多く、地域らしさが風景に表れる要因となっています。特に水辺は石積等の施設が残存するケースが多く、地域の個性がわかりやすく表出し易いポイントです。</p> <p>このような点から、新堀川は、水面が提供する潤いある雰囲気も併せ、心地よく興味深い独自性を持った魅力ある都市空間を形成するためには重要な資源ということが出来ます。資源を活かす整備の検討により、定住や観光に繋がる魅力向上を図れる可能性に着目しています。</p> <p>2. 道路整備の目的への疑問と賛同</p> <p>[疑問]</p> <p>(1) 4車線化による渋滞緩和の必要性の有無</p> <p>本事業では渋滞の緩和を目的の一つに掲げられていますが、高知市において南北方向の幹線道路の渋滞に深刻さを感じません。これまでに進められたJR線の連続立体交差化（踏切の解消）が効果を発揮したことによって渋滞は概ね緩和されていると感じられます。計画時点に比べ、高知市や高知県の人口減少や高齢化により自家用車を頻繁に運転する人口が大きく減少に向かっていく現在の状況では新たに4車線の幹線道路を加える必要性は小さくなったのではないのでしょうか。</p>

(2) 中心市街地の混雑緩和の実現性の有無

本事業はまた、中心市街地の混雑緩和を目指すとしてされています。ご説明の通りはりまや橋付近を通過する交通量の一部が当該はりまや町一宮線に流れることで集中が緩和される可能性はある程度期待できると思います。しかし一方、当該路線は中心市街地に隣接した位置に有るため、この拡幅によりこれまで市街地への進入を避けていた車両がここを通行することを選択し、さらに中心市街地付近の交通量が増加する影響も考えられると思います。(私は感覚的に後者が勝るのではないかと疑問に思います)

[賛同]

(1) 右折レーン付加による既往車線の有効活用

本事業では交差点に右折レーンを設けることによる混雑解消が目指されています。既存の車線の通行容量が十分に活かされていない要因と考えられ、この点の改善の必要性については理解でき、共感・賛同します。

(2) 歩道幅・車線幅拡大による安全性の向上

本事業では上記の交通量制御だけでなく、事故の危険を減ずる目的も説明されています。現状で、新堀橋から国道32号線までの区間では前後の道路に比べて車線・歩道ともに狭く、自転車通行帯もないため、歩行者が危険を感じていると想像されます。この点の改善の必要性については理解でき、共感・賛同します。

3. 私の意見(総合判断の要請)

(1) ブランド戦略に基づく計画方針の再構築(→2車線道路整備+交差点改良が妥当ではないか?)

上述した1. 2. を踏まえ、従来の道路の交通量処理能力向上に加え、都市のブランド戦略として地域資源である新堀川を活用することを重要な目的の一つとして設定し、これらのバランスを見直していただきたいと思います。これにより、快適さと個性をもつ魅力的な都市空間をデザインされる方針を新規に構築していただきたいと思います。

私の受けた印象では、現在の計画は新堀川への改変影響が過大であり、このままでは上記1. の目的を達せられないと思われます。現況で開渠となっている区間をほとんど暗渠化とし、暗渠となっている区間の片岸を狭い幅でオープン化する計画であり、生物相の保全の面から、道路整備前に比べて開渠となる面積が大幅に減るのに加え、新たに開渠とする部分での環境回復の確実性も担保されないからです。さらに、歴史的な都市骨格の活用による快適な空間を形成する視点からは、新堀川の全体像を垣間見せる区間が失われるとともに水面が小さく切り取られて潤いを楽しめる空間が失われることから空間の質は低下するといわざるを得ません。

上記1. 2. のバランスを考慮した場合、一例として次のような方針(案)が考えられます。

① 道路整備の方針

道路の車線計画を4車線から2車線に変更し、右折レーン・車線幅・歩道幅については適切に確保する方針とする。(このとき、道路の東側に沿って設けられる計画となっている歩道は沿道へ接続が限定的である割に橋を大きくし新堀川の影響が大きいことからこれを設けず、新堀川の東岸に沿って設けることを検討できると考えます。)下記の通り、区間ごとの条件に合わせて方針をもつこととする。

【はりまや町小学校に隣接する区間】

この区間では新堀川の河道上部の駐車場を撤去して全面開渠とし、道路は新堀川に張り出さない範囲とする。(現在の道路東側歩道を廃止して新堀川東岸に歩道を整備するとともに、駐車場床板下に隠れている陸地部を併せて道路敷地として活用して車線構成を見直すことで、西側歩道の幅を確保するよう検討できると考えます。)

【新堀橋から国道32号線までの区間】

この区間では栈橋構造により新堀川の右岸側半分に道路を張り出させ、右折レーン・車線幅・歩道幅を確保する。(現在の道路東側の歩道を廃止して新堀川東岸に敷地を確保して歩道を整備することで栈橋による覆工を最小限とするよう検討できると考えます。この場合、新堀川東岸歩道の一部区間では1m程度を限度とした張り出し構造を必要に応じて用います。)

② 新堀川の河床・河岸の自然環境整備の方針

新堀川の河床は、適切な干潟環境、汽水域環境が回復するよう、河床地形が出水時の速い流れにより適切に形成され、維持されるように配慮する。(駐車場撤去時に河床の地形を確認し、護岸等構造物の影響による淵の変形や局所洗掘等があれば水制工等を用いて流れを修正することを検討できると考えます。)

河岸は、生物が利用する多孔質な環境が維持されるとともに、歴史的な石積の形状や構造が維持されるよう、配慮して護岸構造を決定する。

護岸上部には、河岸と水際を利用する生物の生息環境に配慮し、高木と下草が生育する緑地帯を適切に設ける。

③ 4車線整備済み区間の整備方針

現状では4車線整備が完成することを前提に整備されており、上記の方針変更により不適切な空間が残るため、新たに「余裕のある2車線街路」として設計し直し、重要箇所(生物相の回復と歴史性、快適空間形成に効果が高い箇所)については局所的に開渠部の拡大を検討する。

(2) 総合検討技術を有するチームの構築、設計の質の確保、検討過程の開示(設計経験のある学識者、実績のある設計者の起用、委員会+作業部会による検討、市民への報告と意見交換)

【総合的な検討を行える技術を有するチーム】

地域のブランド戦略に資する街路と水辺を含む事業の計画は、異なる複数の目的と敷地条件を総合的に考慮し、敷地の潜在能力を最大限に引き出す、複合的な検討行為であり、これには各種専門分野の知見に加え、統一的に形をデザインする技術と経験が必要です。土木の景観デザインを専門とし、その経験を有する学識者を委員会に加えるとともに、実績を持つ設計者を起用することにより、適切

		<p>な技術を有するチームを構成することか有用です。(可能であればプロポーザルコンペ等により設計者や技術提案を公募することでより開かれたプロセスでより適明な組織を構築できると考えます。)</p> <p>【設計の質の確保】 条件設定や計画・設計の過程は複雑で詳細にわたる理解が必要であるため、委員会への報告だけではコントロールが不十分となります。<u>作業部会を設けて上記の景観デザイン分野の学識者から指導を受ける</u>ことによりコントロールすることか有用です。</p> <p>【市民への報告と意見交換】 作業部会の検討過程は、<u>定期的に繰り返し市民に丁寧に報告するとともに意見交換を実施し、検討に反映または事業者判断を説明することが重要</u>です。これにより、より多くの人が納得できる事業の推進が可能になると考えます。</p> <p>※(参考)上記の事業実施体制・進行のモデルとなる先進事例： 一級河川白川「緑の区間」、熊本県熊本市市街地、国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所 http://www.engineer-architect.jp/serial/cate/2928/ http://www.qsr.mlit.go.jp/kumamoto/site_files/file/river/sirakawa-jyumoku/sirakawa-jumoku-otona.pdf http://www.g-mark.org/award/describe/43003 以上、提案意見をお伝えします。ご検討のほど、お願いいたします。</p> <p>(追伸) 本事業は、市民の反対等により進行が遅れてしまっている点で事業者様にとってマイナスイメージがあるかもしれませんが、見方を変えると多くの市民の注目を集めているという点で強い発信力を有しているといえます。 この点を活用し、一般の予想を上回る良識・先進性を示すことができれば、高知県は地域として全国の市民や学識者、行政関係者等から大きな信頼を勝ち得ることができ、ポジティブな地域ブランド力の向上に繋がると考えられます。 このため、十分な議論と丁寧な検討が行われるよう、一市民として大きな期待をもちています。</p>
2-8	男性 吾川郡いの町	<p>新堀川に「アカメ」がすみ、新堀川に「シオマネキ」がすみから夢があり、ロマンがあります。 「県民が自然を大切にする」これは、自然を大切にすることだけではありません。<u>身近にある自然を大事にし、共に生きる。</u> こんな県民性が他県との違いだと思います。 高知県人は親切だとよく褒められますが、この県民性は意識して醸成されるものとは思いません。自然を大事にする、他人に喜んでもらうことを優先する。こんな我々が無意識のうちに行っている日頃の生活が県民性を醸成していると思います。私の地区では、よくそんな事をする他人が嫌がるから止めようという文化が根付いています。 どうか、<u>身近な自然を思い遣る区間整備の方法を考えてください。</u>よろしくお願ひします。</p>
2-9	男性 高知市はりまや町	<p>新堀川は歴史のある堀川であるが、現在は大部分に蓋(道路)をしたことにより景観を失い、無機質なコンクリートと化している。現状はあと少しの区間を拡張して渋滞を緩和する計画であるが、犠牲と弊害も多い。仮に拡張してもすぐ先は1車線であり、東西よりの出入りは少し緩和されるが、果たして<u>今すぐ工事をすべきか疑問</u>である。誰もが知っているように、新堀川は貴重な動植物が生息しているだけでなく、川は空気を浄化し、温度を下げる働きをする。また何よりも人の心を癒して安定させる作用がある。<u>中心地に残された貴重な僅かの景観を一遍に破壊してもいいのだろうか、二度と復元はできない。</u> いずれ川に蓋をされる日がくるであろうが、コンクリートの道路上に堀川跡地として残すのではなく、<u>時間をかけて慎重に検討し、文化と周囲の歴史を後世まで残す工夫を工事の中に取り入れ、誰もが納得する憩いの場となる事を希望</u>する。</p>

3. 工事の再開に反対

No.	性別・住所	ご意見
3-1	男性 千葉県	<p>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 現在かるぼーと前の電車通りから北側130mほどの間、新堀川は暗渠化されていませんが、<u>工事再開には反対</u>します。<u>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ありません。</u> <u>渋滞は朝夕の限られた時間だし、電車通り以南は2車線のままで雑魚場橋も狭く、電車通り北を4車線にしても渋滞は大きくは改善されない</u>でしょう。この部分を4車線にするより、はりまや橋小学校北東の交差点の信号を改善して（右折時間を延ばすとか）南北の通行車両を東西に振り分ければ渋滞はやや改善されると思います。この道路に限らず市内の電車通りを横切る道路は多少の渋滞はあります。<u>新堀川の自然を壊して4車線化しても渋滞緩和の効果は薄い</u>と思われます。</p> <p>退職後の6年あまり、毎月10日間ほど九反田の堀川沿いの実家で過ごしていて、毎日何回もかるぼーと前の現地を通行していますが、車が渋滞しているのは限られた時間です。歩道は狭いですが、歩行者ははりまや橋小への通学児童以外は多くはないので現状でも問題ありません。ただし街路樹の根によるでこぼこは直した方が良いでしょう。</p> <p>韓国ソウルの清溪川は50年前に暗渠化されたものを約500億円掛けて復元。東京の日本橋も高速道路を付け替えて昔のように戻そうかと言うプランがある。新堀川は残すべき。出来れば現在駐車場に使っている所も原状復帰させた方が良いでしょう。</p> <p>先日、東京日本橋の景観を取り戻すことが決定されました。費用は数千億円に上ると考えられます。日本橋は1964年の東京オリンピックを機会に目先の交通緩和のための高速道路建設で景観を台無しにしましたが、50年以上を経て巨費を投じて復元。最初の工事と復元の2重の無駄遣い。韓国ソウルの清溪川も同様。 歴史、文化、自然に対する無理解から進められたこれらの都市計画の失敗を高知市の堀川も他山の石として<u>工事を見直すべき</u>です。いったん決めた都市計画道路だからそのまま進めると言う考え方では将来に禍根を残します。 <u>堀川を暗渠にして車線を増やしても渋滞緩和の効果は薄い。それより新堀川は残すべきです。</u></p>
3-2	男性 幡多郡黒潮町	<p><u>貴重なトビハゼやシオマネキなどが暮らす環境を守り、次の世代に引き継ぐべきです。</u> 都市部の中心地域に、絶滅が危惧される魚類、甲殻類などがいる環境は全国的にもまれで、高知県はそれを全国に世界にも発信し、<u>観光資源としても活用するべき</u>です。 <u>新堀橋北側の駐車場の暗渠部分も、ふたを取り光を入れて、アマモが生育できる環境を整えてください。</u></p>
3-3	男性 高知市横浜新町	<p>南北の交通アクセスは今で十分。これからは高齢化のため自動車も減る。 <u>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。未来の子供に渡してもらいたい。</u></p>
3-4	女性 南国市	<p>高知県は偉大なる田舎です。北海道と並び自給自足が叶います。すごいことです。 <u>わざわざ自然を壊して4車線にしても高知の良さは伝わりません。</u> 高知県への観光や移住者をもっと呼び込むなら、 キャッチコピーは、 「立ち止まっていると昭和が見える」「生態系を壊さないために不便をえらびました！これが高知のやり方！！」 てな感じで<u>新堀川を名所にして世界中に発信しましょう。</u> <u>「ここがあの暗渠を選ばなかった新堀川ねっ」</u>て 観光客がわんさか増えるはずですよ。</p>
3-5	男性 高知市中久万	<p><u>未完成状態を維持すべき</u>です。 今は中途半端な建造物だと思う人も多いだろうが、<u>いずれこの形こそが高知のアイデンティティと注目される時がくる</u>と思う。</p>

<p>3-6 男性 高知市中の島</p>	<p>高知は、美しい水郷都市だった。(要旨)</p> <p>山内一豊が城下町を建設したときから、美しい水郷都市であった、高知。絵図を見ると、幅十間から十四間の堀が、城下町を縦横に走る町、高知。つまり。幅 18m～25m という、かなり広い堀によって成り立っていた街が、高知。</p> <p>なぜ、人は、水辺に賑わいを求めるのか。世界中の都市を見て欲しい。イタリアの港町でも、大江戸の隅田川沿いでも、人は水辺に吸い寄せられ、賑わいを求めてきた。人の、生物としての本能が、人を水辺に引き寄せるのであろう。世界中で、庶民たちの繁華な賑わいは、低い、水辺の空間に出現してきたという歴史には抗いようも、ない。本能だから。</p> <p>ソウルの中心部を流れる清溪川は、下水の流入などによって汚染が激しく進み、経済成長などに伴って水質汚濁がどうしようもない状況になる。そこで、ソウル市当局は暗渠化を図り、高架道路を完成させる。1971年のことだ。しかし2000年代になり、人は、自分たちのアイデンティティでもある清溪川を取り戻したいと思うようになり、行動を起こして高架道路を取り除いた。その結果、その水辺は、市民の憩いの場となった。</p> <p>高知の水辺はどうだろうか。</p> <p>清溪川の蓋が取り除かれ、日本橋の上の高速道路が撤去されようとしているこの時代に、高知は、一体どこへ行こうとしているのだろうか。人口減少や、ドライバー人口の減少が全国に先駆けて急激に進もうとしている高知が、どこへ行こうとしているのだろうか。</p> <p>高知の街を、かつてそうであったように、水郷都市にすることはできないのだろうか。今、<u>高知の街に、奇跡のように残されている水辺の空間は、せめて、残したい。</u> 将来の、僕たちの子孫のためにも。<u>新堀川では、現在の駐車場などの暗渠部分は撤去し、川面を表に出す。それだけで、良い。</u></p> <p>贅沢を言えば、雁木を再現し、人々が手軽に気軽に水に親しめるようにする。本当に、それだけで、良い。大切なことは、どんな街に住みたいか、そんな街を子供達に伝えていきたいか、という思想。想い。志。</p> <p>あなたは、子供たちに、どんな街を、残していきたいですか？</p>
	<p>高知は、美しい水郷都市だった。</p> <p>山内一豊が城下町を建設したときから、美しい水郷都市であった、高知。絵図を見ると、幅十間から十四間の堀が、城下町を縦横に走る町、高知。つまり。幅 18m～25m という、かなり広い堀によって成り立っていた街が、高知。その堀を往来したのは、農産物、水産物、肥料、日用必需品、農産加工品、水産加工品、そして、人。藩主から農民、職人、商人などなど。江戸時代の絵図には、そんな、水辺で生きる人々の風景が生き生きと描かれている。</p> <p>なぜ、人は、水辺に賑わいを求めるのか。世界中の都市を見て欲しい。イタリアの港町でも、大江戸の隅田川沿いでも、人は水辺に吸い寄せられ、賑わいを求めてきた。人の、生物としての本能が、人を水辺に引き寄せるのであろう。世界中で、庶民たちの繁華な賑わいは、低い、水辺の空間に出現してきたという歴史には抗いようも、ない。本能だから。</p> <p>近現代になり、歴史文化や情緒よりも効率が求められ、いつしか川は埋め立てられ、暗渠になり、高速道路に覆われるようになる。そうやって効率の良い都市へと突き進んだ結果、人は、そこに違和感を感じるようになった。なにか、違う。人は、効率だけで生きているのではない。なにかが、違う。</p> <p>立ち止まって考えたとき、その違和感の原因は、水辺の空間をなくしてしまったことにあり、気付いた。そこで、人は、日本橋川の上を覆う高速道路を撤去することとし、清溪川高架道路を取り除いて河川を復元することを決断した。人として、それが正しいことだと判断したからに他ならない。生物としての本能によって。</p> <p>ソウルの中心部を流れる清溪川は、下水の流入などによって汚染が激しく進み、経済成長などに伴って水質汚濁がどうしようもない状況になる。そこで、ソウル市当局は暗渠化を図り、高架道路を完成させる。1971年のことだ。しかし2000年代になり、人は、自分たちのアイデンティティでもある清溪川を取り戻したいと思うようになり、行動を起こして高架道路を取り除いた。</p> <p>その結果、その水辺は、市民の憩いの場となった。</p> <p>憩いの場。</p> <p>人には、憩いの場が必要だ。憩い。それは、経済効果や効率のように数値で表現できるものではない。しかし、人として生きていくのに、とても大切なもの、それが、憩い。</p> <p>かつて、美しい水郷都市であった、高知。水の都であった、高知。それを今に伝える風景は、ほとんど残っていない。</p> <p>かつてのソウル、清溪川がそうであったように、経済だけを優先させた人々の手によって激しく汚染されてしまった江ノ口川とそれにつながる堀川は、ほとんどが埋められ、暗渠になってしまった。臭いものに、蓋。しかし清溪川は、蘇った。人が、人として生きていくことを思い出したから、蘇った。</p> <p>高知の水辺はどうだろうか。</p> <p>清溪川の蓋が取り除かれ、日本橋の上の高速道路が撤去されようとしているこの時代に、高知は、一体どこへ行こうとしているのだろうか。人口減少や、ドライバー人口の減少が全国に先駆けて急激に進もうとしている高知が、どこへ行こうとしているのだろうか。</p>

		<p>高知の街を、かつてそうであったように、水郷都市にすることはできないのだろうか。はりまや橋の下を小舟が行き来する、大丸の前に牡蠣舟が浮かぶ、そんな水の都に戻すことはできないのだろうか。広い水路が縦横に走る、小舟タクシーが往来するような水辺の街にすることはできないのだろうか。</p> <p>それは儚い遠い夢だとしても、今、<u>高知の街に、奇跡のように残されている水辺の空間は、せめて、残したい。</u> 将来の、僕たちの子孫のためにも。 <u>新堀川では、現在の駐車場などの暗渠部分は撤去し、川面を表に出す。それだけで、良い。</u> 贅沢を言えば、雁木を再現し、人々が手軽に気軽に水に親しめるようにする。本当に、それだけで、良い。</p> <p>自然環境、生物多様性を守る、というのも、とても大切なこと。 そしてそれ以上に、かつて高知の街に縦横に張り巡らされていた水辺の空間を、憩いの場を、残すことが、なによりも大切。 貴重な貴重な、水郷都市の記憶。 人が、人として生きていくことを思い出そう。僕たちの子孫が、人として、豊かに暮らしていける水辺の空間を、残そう。 覆水は盆に帰らない。</p> <p>道路は、完成しても、多くの道路のなかの一つでしかない。しかし、新堀川の水辺の空間は、水郷都市高知の記憶を蘇らせ、人が人として生きていくことを思い出させる、大切な、ここにしかない、空間。 大切な大切な、水辺の空間。</p> <p>今回の協議会には、「学識経験者」さんが参加されていると聞く。どんな「学問」と「知識」があるのか、僕は知らない。大切なことは、どんな街に住みたいか、そんな街を子供達に伝えていきたいか、という思想。想い。志。 今もはりまや橋小学校校区に暮らす住民として、子供達を新堀小学校に通わせた親として、今回は発言させていただきます。</p> <p>ぜひ、江戸時代の高知の城下絵図を見てもらいたい。堀の幅は、誇張でもなんでも無い、見たままの広さだ。浦戸湾絵巻を見てもらいたい。水辺の賑わいの、素晴らしさは、正しく、そこにあったものだ。都市計画の思想として、そこに、あったもの。 残そう。人が、人として生きていく、心を。</p> <p>あなたは、子供たちに、どんな街を、残していきたいですか？</p>
3-7	男性 高知市城見町	<p>要旨のみ記述させていただきます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>そもそも小学校に隣接して幹線道路(計画は高知には大幹線道路)を作ること自体、計画が間違っているのではないのでしょうか。子供たちまた高齢化する地域住民の安全をどう保証するのですか。</u> <u>人口も激減し、それに伴い車の台数も当然減っていています。</u> 現況の車線で十分間に合っているものを計画とって現況より増やす必要がありません。 計画造成時期にも意見を求められましたが、人口が自然減することが考えもつかなかった時代です。 私自身も「はりまや町一宮線」を週に1回程度、時間帯を変えて利用しますが、問題となる様な渋滞は発生しておりません。 以上の点から<u>事業中止は当然</u>と考えます。
3-8	女性 高知市中万々	<p>はりまや町～一宮線の道路の<u>4車線化に反対</u>です。 <u>昔の人がつくった堀には希少生物がおり、自然を活かした街づくりをしてほしい</u>です。 自然をこわしてしまったら もう元には戻りません。 <u>これから人口はどんどん減っていきますので、自然と車も減りますので、将来を見越して折角ある川という資源をいかした街づくり</u>をたのしくつくっていきませんか？</p>

3-9	女性 高知市城見町	<p>「はりまや町一宮線」の工事について</p> <p>豊かさとは一体何であろう。心の豊かさ、便利であること、快適な暮らし、また、お金があること。～色々、個々の人にとって思い描くものはあるだろうが、心の豊かさはどうすれば得られるのだろう。どうすれば自分も他者も幸せにすることができるのだろう。人間以外の他者。魚・鳥・虫。山・川・海…。太古の時代から私たちの側にあった生き物達や自然。</p> <p>科学の進歩は私達の生活を豊かなものにしてきた。しかし、自然や生き物達に多くの犠牲を強いても来た。今、そのしっぺ返しとも言うことが地球上のあちらこちらで起こってきている。私たちの豊かな未来とは何か、改めて考える時ではないだろうか。</p> <p><u>新堀川には小さな命が輝いている。珍しい魅力的な場所である。</u>あの場所を道路にして他のどこにでもある場所にして、後に何が残るだろう。車が沢山通り過ぎていくだけだ。</p> <p>人は他と違っている所に行きたい。心が温かくなる所に行ってみたいと思う。<u>自然は大切である。今は、それを守るべき時にきている</u>と思う。</p> <p><u>カルポートの北側の堀川には桜の木が植えられ、春は皆が花を楽しめる場所になっている。その続きの地として、自然を残した町作り</u>ということではできないものか。皆が集い楽しめるような場所を作り上げることは出来ないだろうか。隣りには、はりまや小学校もある。<u>未来を担う子供たちが、豊かな心を育てる場所であって欲しい</u>と思う。</p>
3-10	男性 高知市介良乙	<p><u>時代遅れの道路拡幅工事は中止してください。</u>理由は以下の通り。</p> <p><水都高知>これからのまちづくりは、国土交通省が推進しているように、街中に「緑とオープンスペース」を配置し、水都であった高知のようなまちは、水辺を活かしたまちづくりが地域住民や観光客から求められ、ひいては都市の風格につながります。せつかく残った<u>新堀川の石積みや雁木を生かすことを望みます。</u></p> <p><歴史>新堀川周辺の当該地域は、歴史遺産がたくさん集まった場所です。県は幕末維新博を大いに売り出していますが、サムライせんせいの映画公開を前にして、武市半平太道場跡地ひとつとってもせつかくある本物の歴史資源を真剣に生かそうと努力しているのか疑問です。<u>半平太が渡ったであろう橋の復元など新堀川を生かしてほしい</u>と思います。</p> <p><自然>言わずと知れた自然環境の豊かさは、日本の都市の中でトップクラスです。はりまや橋からわずか400mの場所に、絶滅危惧種の魚類、甲殻類、植物が揃っているところは他にありません。<u>自然環境を潰してはなりませんし、これをアピールしない手はありません。</u></p> <p><その他>まちづくり協議会が開催されていますが、<u>委員の中にまちづくりの専門家や歴史文化の専門家が不在です。協議会の委員として委嘱することと会議開催の回数を増やすことを求めます。</u>また5年前に地域住民を対象にアンケートを行っていますが、状況の変化とともに、当該場所は県民の財産でもあり、25億円以上とも予想される公共工事です。<u>広く県民にアンケート実施することも求めたい</u>と思います。</p>
3-11	男性 高知市上町	<p>現在高知県の人口は減少しつつあり、このままで行くと将来120年を待たずして人口ゼロに向かってまっしぐら（ちなみに日本全国人口も250年を待たずしてゼロの傾向）であり、人口増の見通しは全くない。また市から東部に向けての道路も数本も作り、防災を考えても無駄の極致である。さほどに現在の道路計画ばかりでなく防災計画は市民が納得合理的設計からほど遠い様態にある。<u>一度破壊した自然の生態系は2度と元に戻らない。</u></p> <p>対象拡幅工事以前に、菜園場通りや東に南北通りが途中でふさがっている箇所が何か所もあり、その矛盾の道路のつけ方は全市にあり、今回の工事計画も近視眼的利便性に偏り、極めて違和感を痛感する。全市に亘って、未来の人口減を見据えて、より自然との共存共栄の住みよい高知市は如何にあるべきかを<u>「遅きに失をするが、長い目で価値観の転換を図ったインフラ整備の思想に方向転換」</u>を伏してお願いしたい。</p> <p>昔の水路は大丸南側から野村ビル東から堀詰の南部まで浦戸湾の水が通じ自然と人口の共存が生かされ高知市の特徴が市民生活に密着していた。</p> <p>人口減ならそれなりの自然を取り戻した、<u>将来の子孫たちが住みやすい環境を残すべき</u>であって、<u>目先の利便性や国からの補助金がたよれるうちに、なにがなんでもとっておきさえすれば、高知市民によりというような未来設計は将来の高知市を廃墟にするという愚案のなにものでもない</u>と存じます。現計画工事は<u>未来の見識ある高知市づくりのためにも即刻中止すべき</u>と存じます。</p>
3-12	男性 土佐市	<p>○今日（8月5日）、大潮だったこともあり初めて現場を見に行きました。潮が引いた砂泥地には多くのトビハゼやシオマネキを見ることができました。また、見ることはできませんでしたが、アカメの幼魚の保育場になっているとのこと。どれもが全国的に見れば絶滅危惧種だったり、希少な生物です。</p> <p>○有識者の方が、ニュースで「他にもいるんだから交通のために覆ったらいい」と仰っていましたが、非常に乱暴な話だと思いました。都市部のど真ん中、たった100m無いぐらいの所に残された自然は住民にとって、また、県にとって貴重な財産です。</p> <p>○<u>自然との共生を図っているモデルケース</u>にもなると思います。それを売りにして人を呼ぶ材料にしてもいい（観光ということではなく）。</p> <p>○新堀川界隈の地元住民のご意見が最重要とは思いますが、<u>自然保護の観点から着工に反対</u>です。そして、<u>中途半端に暗渠になっているところを取り除くべき</u>だと思います。</p> <p>○はりまや橋小学校のカリキュラムの中で、この地の文化・自然についての学習の場にすれば良いと思います。素晴らしい情操教育ができると思います。近年はゲームにはまり、余計に自然に触れる機会が少なくなっている子供たちです。だからこそ、身近な所での教育が必要です。こんな町のど真ん中でそのようなことができる所は、全国でもそう多くないはずで。</p> <p>○過激なことをいってしまえば、この道を<u>自動車進入禁止にしまえばいい</u>とさえ思います。私は土地のものではないので、どの程度この道が必要なのか分かりませんが、通さなければこの場所で渋滞は起こらないわけです。<u>南北の進入を止め、住民のために東西には抜かれるようにする。川沿いには遊歩道にして憩いの場所にする。</u></p> <p>○今後人口はどんどん減るわけで、30年後には、渋滞なんて無くなると思います。そのわずかの期間のために、<u>長い年月かけて作られた自然を壊さないでください。</u></p> <p>○自然は作り上げられるのに何千年とかかっているのです。人はそういった自然をここ僅か100年足らずで壊滅的にしているんです。一度壊されればもう二度と元には戻らないと思います。後世のために<u>これ以上壊してほしくない</u>です。</p>

3-13	女性 高知市小倉町	<p><u>初めからこの道路が拡張される意味がよくわかりませんでした。</u></p> <p>別に渋滞しているわけでもなかったのに道路工事の半分(?)が終わった時点から時間帯により渋滞が始まっています。</p> <p>私が反対する理由の最大の点は、大型車が小学校のすぐ横を行き来することです。電車道から無理矢理(今のところは)左折。</p> <p>そこは学校の通学路。2車線が4車線になってもこの不安は消えません。<u>道が広がれば大型バスだけでなく、トラックも今以上に走るかもしれません。そんな環境を子供たちに作るより季節を楽しめる環境を残してあげたら</u>と思います。</p> <p>※<u>渋滞の点でいけば中宝永町交差点の改善をおすすめしたい</u>ですが。</p>
3-14	男性 高知市瀬戸東町	<p>希少な生き物が繁栄し、高知の歴史を知る為に重要な史跡でもある<u>新堀川を潰し、道路にすることに断固反対</u>致します。</p> <p>新堀川には、浦戸湾に生息する生き物の子供たちが沢山生活しています。生態系を支える重要な場所なのです。</p> <p>高知の自然を求め、全国から観光客が来ている。</p> <p>もはや、新堀川は我々県民だけのものではありません。</p> <p>新堀川を大切にしてください。</p>
3-15	男性 安芸市	<p>貴重な歴史的遺産であり、自然豊かな高知を体現する新堀川は高知県民の財産です。これをただの<u>道路にすることには断固反対</u>をします。</p> <p>新堀川には、高知県が条例で定めた高知県野生動物保護条例の指定種であるシオマネキ、トビハゼが生息しています。また、希少な海草コアマモが繁茂しアカメの幼魚の保育場となっています。</p> <p>これまで、道路になった所に生息していたシオマネキを捕まえて別の場所に放流するという事をしてきました。また、コアマモを引き抜いて湾内の別の場所に移植するという事もやりました。ところが、シオマネキの幼生もコアマモの種も浦戸湾やその流入河川をたどり、適地を選んで生息しています。現在、生息していないところに移しても、其処は適地ではないため生きていくことは出来ません。また、生息している場所に移しても生息許容量をこえるため同様に生きていけません。</p> <p>シオマネキもトビハゼもコアマモも新堀川が生息適地であるために其処にいるのです。これ以上、<u>希少な生き物の極めて少なくなった生息適地を減らしてはいけません</u>と思います。</p> <p>何のために懲役刑まで含む条例をつくってまで、県が保護をするのでしょうか。それだけ生息の危険度が高くなったからです。</p> <p>ただの道路にするより、そのまま観光資源になる県民の財産を残して下さい。</p>
3-16	男性 安芸郡奈半利町	<p>高知県の街を発展させて便利にしたい気持ちはわかりますが、<u>川などを埋めてそこにある生態系を壊してしまうのは、絶対にダメ</u>だとも思います！だからこの<u>道路にするための埋立て計画には、反対</u>です！</p> <p>新堀川は、日本固有種のこの間レッドリストからはずれた、アカメの稚魚やシオマネキなどの高知県の水辺の生態系に大切な生き物のすみかになっています。そこを埋めてしまうということは、その生き物達から大切なすみかを奪ってしまうということなんです。あと大切な自然をなくしてしまうということでもあるんです。もうこれ以上この<u>生き物のすみかや自然を奪わないでください</u>！よろしく願いします！</p>
3-17	匿名	<p><u>これ以上の計画工事の進捗は反対</u>です。</p> <p>高知市も高層住宅などの建物が増え、熱が逃げる場所も年々減少し高温な夏が続いています。</p> <p>今回の意見書の道路が完成しても、流れてきた自動車の合流では渋滞が増えるだけです。</p> <p>カルポートから鏡川の橋の増幅やその先の道路の拡幅をしないとイケない流れになりますが、東京五輪には政府は自動車の自動運転の一般化を掲げています。</p> <p>技術の発展によって交通事故と交通渋滞の減少があるのなら、<u>今の環境のメリットを活かすことを考えた方が良い</u>と思います。</p> <p>現在の状況でも自動車が集中する時間は限られています。</p> <p><u>運送業務に携わる企業などで話し合いや行政の知恵で無駄を無くす事はできる</u>と思います。</p>
3-18	女性 高知市瀬戸東町	<p>私は新堀川の近くに住んでいるわけではありませんが、川にはどんな生き物がいるだろう？と新堀川沿いを通る度にワクワクします。</p> <p>近所の小学生もそんな気持ちで見ているのではないのでしょうか？</p> <p>工事によって川がなくなり殺風景な道路になるより子どもたちが指差しながら「カニがおった」「魚がおった」とワイワイやりゆうがが高知らしいと思います。</p> <p><u>工事は大反対</u>。</p>
3-19	男性 静岡県	<p>私は静岡県在住です。2010年から毎年夏休みを利用して高知の自然、人、食が大好きで釣りとサーフィンにきています。新堀川はアカメの幼魚やシオマネキが住む自然豊かな川というのは釣り人や自然を愛する人なら誰でも知っていると思います。その<u>豊かな川を道路にするために蓋をすればその貴重な生き物達がどうなるか</u>は一目瞭然です。ましてや<u>自然を潰して都市開発を進めることは今の時代に逆行する行為</u>だと思います。私の大好きな<u>高知の自然を潰す行為は絶対にヤメて下さい</u>。心からお願い致します。</p>

3-20	男性 広島県	<p>僕は広島県の北部に住んでいます。島根県と広島県に流れる川の上流です ヤマメが泳ぎ、夕方にはカジカガエルが鳴き声が聞こえ、カワセミを多く見ることが出来て夏にはよく泳いでオヤニラミやオオサンショウウオなど自然観察してましたが、17年前に護岸工事で川から多くの生き物が減少しました。</p> <p>魚道も度の大雨で土砂でふさがり機能せず、ヤマメが姿を消し、川に行けば必ず会えたオヤニラミまでも10年以上確認出来ずしてした。</p> <p>我が家は高知の自然が大好きで年前から連休があれば高知に行き大自然を満喫しています。特に浦戸湾は生き物の種類が多く、息子に自然の仕組みなど教えるには最高の場所だと思っています。</p> <p>度失った自然はもう元の姿には戻りません、人間からすれば少しの工事でも大打撃です。</p> <p>新堀川は高知を代表する魚、アカメのベビーベツトです。</p> <p>どうか<u>工事せずに今のまますを残して下さい。</u></p>
3-21	男性 高知市石立町	<p><u>道路にすることは反対</u>です。人間はそこに道路がなくても暮らしていけます。しかし、水辺の生き物たちは、住みかを奪われると生きていけないのです。他の似た環境に移植しても定着できるとは限りません。そこには既に先住者がいるのです。共存共栄していける可能性は低いです。</p> <p>新堀川はあなた方にとっては汚い川かもしれませんが、そこに住んでいる生き物にとってはかけがえのない環境なのです。</p> <p>人間は、これまで経済発展のために数々の生き物を絶滅においやってきました。カワウソしかり、鏡川のカジカしかり。</p> <p>これ以上他の生き物を絶滅させないでください！<u>そこに道路を作らなくても大した問題はあります。生き物を絶滅に追いやるほうがよっぽど大きな問題</u>です。</p>
3-22	男性 兵庫県	<p>新堀川は川に生息するシオマネキや希少生物のみならず、実は浦戸湾のアカメなどが生息する豊かな環境に大きなキーポイントとなっています。</p> <p>それらの高知の自然環境は全国的に見ても、非常に価値の有る財産であり、それら<u>自然環境を一度無くしてしまえば、元に戻せない、よしんば元に戻せるとしても未曾有の金額と長い時間がかかる</u>でしょう。</p> <p>今の中国のような日本の高度経済成長時代には自然環境保全を無視した人間の利便性を追求した時代が有りましたが、現在、その時代を反省し、自然環境を取り戻す為に予算をつける地方行政も珍しく無くなって来ました。</p> <p>フランスのモンサンミッシェルも観光用に便利な橋を建設したところ、周りの干潟の自然環境に悪い影響が有るとして、現在、高い予算をかけて橋を取り壊す工事に入っています。</p> <p>現在、先進国ではそんな行政が必要とされている実状です。</p> <p>また、全国的に高知の価値を考えてみても、観光、農業、漁業的な価値観を考え合わせても、<u>高知の価値を上げる為には、目先の市民の利便性を優先させるより高知を取り巻く自然環境を優先させるべき都市</u>だと考えます。</p> <p>本来、新堀川保全だけでは無く浦戸湾の自然環境復活活動など、自然環境と都市の機能を上手く両立した行政こそ、全国的レベルでの高知の発展に繋がると考えます。</p> <p><u>新堀川の自然を壊す事は絶対反対</u>します。</p>
3-23	女性 住所不明	<p>新堀川は、市街地の中心部に位置しながら環境省レッドリスト絶滅危惧IB種のアカメをはじめ、シオマネキ、コアマモ、トビハゼ、ヨウジウオなどの生息域になっている。第1回まちづくり協議会では、学識経験者が「アカメはほぼいなくなる」「道路にしたらシオマネキはいなくなる。生息域にはなりえない」と明言した。ならば、<u>道路計画は中止してほしい。</u></p> <p>高知県は「生物多様性こうち戦略」で、地域の持続的な発展に伴う生物多様性の回復を掲げている。短期目標にあるように、回復のためにはまず、生物多様性の損失を止めることが必須である。十脚甲殻類の専門家の酒井委員は「道路とシオマネキ、両立はしない」と繰り返していた。魚類の専門家である高橋委員は、「提案された③-③は②-②よりはマシだが、アカメはほぼいなくなる」と明言しておられた。</p> <p><u>県自らが、生物多様性こうち戦略に反することをすべきではない。</u>韓国の清溪川や東京の渋谷川など、時代は都市の水辺の再生である。高知は、高度処理した水を流さずとも、希少種の生息域である都市河川が市街地の中心部にある。その価値を自覚すべきだ。<u>希少種の生息域の一つを損なうような開発は、時代錯誤の誹りを免れない。</u></p> <p>「高知県こども条例」の理念を実現するための推進計画で「豊かな自然環境など、高知県の特性を十分に生かしながら、豊かな人間性を育む」ことを盛り込んでいる。市街地に住む子どもたちにとって、徒歩や自転車でアクセスできる場所に希少種がいることは、かけがえのないことである。わざわざ遠出せずとも、日常的にアクセスできることに意味がある。そうした環境を敢えて壊すべきではない。子どもの権利条約に基づき提唱され発足したChild Friendly Cityの先進地であるドイツでは、小学校年齢の子どもがまちづくりに参画し、行政は子どもたちに返答しなければならない仕組みがある。残念ながら、高知県では新堀川の周辺地区に住み、日常的に遊んでいる子どもがまちづくりに参画する機会は何もない。新堀川は、貧富を問わず楽しむことができる、社会的共通資本である。将来世代のためにも、身近に学び楽しむことのできる環境を残すことを、切に望む。</p> <p>協議会の委員に対しても要望したい。「県がここまで考えてくれているならいいのでは」など思考を放棄するような発言は控えてほしい。何のための委員なのか。次世代にとってどのような意味があるのか根拠に言及しながら主張してほしい。</p>

<p>3-24 男性 南国市</p>	<p>高知市中心部、菜園場商店街から横堀公園を西に抜けた橋から見る新堀川は私が高校の時毎日通っていた好きな場所である。ごく短い区間だがコンクリートとアスファルトの間に一瞬現れる、古い歴史を感じさせる雰囲気がとても良い。 「ああ、「おまち」に来たな」と思うポイントである。 私は20代30代のほとんどを東京で過ごしたので、高知に帰るこの風景に再会し感激した。しかし高知市北部は開発が進み昔の面影も無く、浦島太郎状態である。そこから延びた「はりまや町一宮線」の最終段階地点で「道路がせつかくよくなっちゃうここにだけ「せばい」ままではへんやないかえ？」ということなのだろうが、私は<u>少しぐらい街中に「へんな(=個性的な)場所」があってもよいのではないか</u>と思う。 「シオマネキは絶滅しないから埋め立てればよい」という専門家の意見があるようだが「たかがカニばあなんぜ」と人間側の利便性しか見ず河川環境が悪化した結果「希少」種になったのではないか。渋滞解消が問題になっているようだが、青柳橋から二葉町を抜け鏡側大橋に至るルートは渋滞が昔のままであり、むしろ五台山、弘化台方面から潮江、筆山方面に至る橋もなく未だに渋滞は解消されていない。地元住民の意見はもちろん尊重すべきだが、勝手に失礼な推測をさせて貰えば、要するに<u>「自分たちの地域の道路だけが拡張されず狭いのは「訳あり」みたいで見栄えも体裁も悪い」ということではないか</u>。 以前住んでいた東京では川という川が全て埋められ道路になり、人間のストレスエネルギーの逃げ場が無くなり、些細なことで殺人に発展するトラブルや異常な犯罪が毎日のように起こる原因ではないかと考えていた。都市空間論でいえば、犯罪防止、治安の観点からも人間と水辺の距離はできるだけ近いほうが良いのではないかと思う。 歴史博物館が完成し「幕末維新博」なるイベントが同時開催され、武市半平太をモデルにした「サムライせんせい」という映画のロケが話題になっているのに、ここではあまり話題にならないのは不自然だと感じる。「じゃあなぜ歴史博なんかやるのだ？」とってしまう。 ここは1600年代の初め頃には運河として完成し、城下の防衛線、城造りの重要な区画割にもなっていた貴重な「ポイント」である。 武市半平太道場邸があり、幕末の志士たちが走り抜けた橋と川でもあった。武市が最後に橋を渡り投獄され帯屋町の南会所で切腹後遺体が帰るのを川とシオマネキは見ていた。歴史の証人である。坂本龍馬や道場生が水浴びした川として観光名所にもなりうる。 具体的には、現在更地か駐車場になっている(?) <u>武市瑞山道場跡を県が買い取り、横堀公園とあわせて「新堀川歴史公園」「武市瑞山資料館」として公園内の自然を壊さずに再整備し、現在蓋をしてある北側も桜の木を植えてかるぼーと付近の桜並木遊歩道までのルート一帯を歴史散策遊歩道にしてはどうか</u>。茶屋や土産物屋などを設け、江戸時代にタイムスリップするような、地元住民も自慢できるような楽しい空間にしてはどうか。仮に観光客が増えれば車の量も増えるという矛盾も発生するが、そこはなんとか知恵を絞っていただけないかと思う。 <u>道路優先で河川を埋め立ててきた「反省の象徴」と、重厚な歴史的趣の街並みに「復刻」してゆく逆転発想の「出発点」として、新堀川を残すべき</u>である。はりまや橋が「がっかり名所」なのは昔の風情が無いからであろう。 観光客から「やっぱり高知はちがうね」と言ってもらいたい。道は「せばい」が、土佐の高知らしさを残したセンス良い街として評価される日がきっと来る。</p>
<p>3-25 男性 高知市布師田</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>新堀川に復活した自然を破壊しないでください。</u> 2. <u>小さな干潟とコアモモ群落。この現状をできるだけ変更しない「まちづくり」をしてください。</u> 3. 江の口川と浦戸湾との間で生物が自由に往来できるように、川の柵などで仕切る必要のない「川づくり」を。基本的には、<u>暗渠をできるだけ作らない、開けた水面をできるだけ多く残す、という「川づくり」政策をとってください。</u> 4. 新堀川の道路計画は、「このようにして自然は破壊されて行く」という見本のような事例になっています。シオマネキが絶滅する/しない、というような断片的な議論ではなく、浦戸湾全体の自然を守るという脈絡の中に、新堀川の自然を位置づけて、<u>「浦戸湾の自然保護」という長期的・総合的な自然保護の計画・展望を、高知県として示してください。</u> 5. 開けた水面は、市街地の気温を下げることに貢献するはず。市街地の川を、<u>新堀はもとより、はりまや橋等にも復活させて、「水の町」高知を演出するような町づくりを。</u> 6. <u>石積み護岸を保護するために、車を別の道に誘導するなどの方策が必要</u>ではないでしょうか。<u>道路で覆って今より多くの車を通そうなどは、もってのほか。</u> 7. 「まちづくり協議会」の委員に<u>「歴史」関係の専門家も加えてください。</u>「自然保護」と「歴史」という2つの面から、新堀のまちづくりを考えて行くべきだと思います。 8. 都市空間の中で水辺を大切にしようという動きが始まっています。<u>高知市は、その先頭をきって、水辺空間を重視したまちづくりを実施してください。</u>

3-26	女性 高知市西久万	<p>今回の<u>新堀川の開発計画の続行に反対</u>します。</p> <p>わたしは昨年、関東から高知市に移住してきたものです。</p> <p>高知の豊かな緑、川、山の風景にあこがれをもって移住してきたので、純粋にこの景観を損なう開発には反対です。</p> <p>ですが、生活環境の利便性や安全性は非常に重要なことと思います。</p> <p>どちらを優先すべきかは慎重な判断がいるところと思いますが、今回アンケートの結果などを拝見させていただき、またわたしの個人的感想から言わせていただくと、<u>現状の周辺環境で利便性や安全性が懸念されるという要素はありません。</u></p> <p><u>特に問題がないにも関わらず、生態系を壊し、自然との共存の道を捨てることは、感情論を抜きにしても、デメリットの方が大きい</u>と感じます。</p> <p>わたしが移住してきたこの一年の間に、高知へ移住して来た友人が複数人出来ました。</p> <p>みな口を揃えて、高知の自然の美しさ、街の便利さ、人のやさしさを痛感していると話します。</p> <p>この絶妙なバランスはどこの街でも実現できるものではありません。</p> <p>わたしはこのバランスを壊す、過度な開発を望みません。</p> <p>高知の人のやさしさは、自然へのやさしさにも通じると思います。</p> <p>是非この<u>開発計画の続行をストップしてください。</u></p> <p>県外のたくさんの人に、高知のよさを伝えるためにも。</p>
3-27	男性 徳島県	<p>他県からの意見で申し訳ありませんが、新堀川は自然のゆりかごですよ。</p> <p>高知には沢山のアカメという魚が泳いでいて全国から釣り人が集まる観光資源になっていますよね。しかも、高知の釣り人はマナーを守り、県外からの釣り人もマナーを見習って守るという素晴らしい状態にありますね。一部の迷惑駐車等もあるようですが、それでも大半の方がマナーを守られていますね。</p> <p>他県から見るとうらやましい限りです。</p> <p>その稚魚も新堀川に生息しているわけですが、ゆりかごとなる生息場所がなくなっていくことが将来は激減、最悪な場合絶滅さえあり得ると思います。</p> <p>豊かな自然の財産を守っていくことも環境を良くしていくことも行政の仕事だと思うのです。担当課が違うからは通らないですよ。</p> <p>貴重な水生動植物との共存を考えると<u>道路工事をすべきでない</u>と思います。</p> <p>人間の便利さだけで道路計画をされたと思われそうですが、現在は自然動植物とも共存共生の時代だと思います。自然破壊をしていくことは決して良いことではないと思いますので、<u>昔の計画にとらわれず、道路工事は自然を壊さない代替案の検討をお願いします。</u></p>
3-28	男性 高知市朝倉丙	<p>以下の理由により、工事の再開に反対します。①第1回協議会で配布された資料08の環境調査結果において、<u>光環境の改善により餌環境が向上したという記述は明らかに誤りで、第三者による評価が必要</u>である。②調査委員会はコアモ群落の形成を想定していなかった。即ち、<u>調査計画が杜撰</u>であった。③小生は有志とともに2005年から年1回、荒天を除き市民を対象とした新堀川動物観察会を開催し、アカメ、シオマネキ、トビハゼを参加者に紹介している。しかし今回、<u>トビハゼに関する事前の調査結果が資料にない</u>。シオマネキとトビハゼが年間を通して新堀川の環境をどのように利用し（ともに底質に掘った穴で越冬するので、冬季を含む）、<u>道路の拡幅が工事中を含めてどのような負荷を個体と生息地に与えるか、また、負荷の軽減方法が示されていないことから、工事の再開は高知県希少野生動植物保護条例第5条に反する</u>。④<u>新たな干潟の創出と、現に生息している個体とその生息地が負荷を受け死亡または消失することは別の問題</u>であり、工事再開の免罪符にならない。⑤アカメを「高知県のシンボル」として保護の方法を検討するという2012年1月25日付けの環境共生課長名の文書が公開されており、これを差し置いて<u>県の別組織がコアモ群落を含むアカメの保護に従事するというのは拙速</u>である。⑥シオマネキとトビハゼは県指定希少野生動植物であり、種指定である。したがって、県内であれば1個体でも保護の対象で、その場所も保護の対象となる。議事録に、工事の邪魔だから取ればよい旨の発言があるが彼の意見は他のメンバーと噛み合っていない。<u>工事の再開にとって有り難い発言であろうが、それを見越して協議会の構成員としたのであれば大問題</u>である。彼はシオマネキを高知県絶滅危惧IA類に指定するよう提案し（指定は県）、また、2007年6月に発足した高知県野生動植物専門家会議（小生も委員）でシオマネキを指定するよう提案した。会議の結論は高知県環境審議会の議を経て知事に答申され、知事が高知県希少野生動植物に指定した。シオマネキがポピュラーであることは、絶滅危惧種でもない、希少野生動植物でもないと理解される。これは、彼の提案を吟味し、双方の指定に賛同した各種委員、知事および県民に対する背信行為である。彼の発言が主導を握るようであれば、県民は本協議会の決定を無視せざるを得ないだろう。</p>
3-29	男性 高知市上町	<p>街の誇りを守ってほしい。</p> <p>来る震災のあと、私たちが高知の街を放棄せずに立ち直れるとしたら、それは高知の街に誇りを持てるものがあることが、一つの大きな力になると考えます。この街に誇りになるものがあれば、この街で私たちは夢を持ち、立ち直って未来へ進めます。</p> <p>この街の誇りになりうるものは、他では類を見ない生物多様性が存在する浦戸湾です。また藩政時代から現在まで庶民の顛末を見てきた、また人々のなりわいをしっかりと記憶している浦戸湾の最深部にあります新堀川とその周辺です。そして私たちが浦戸湾と新堀川という誇りを持てることで、自然と来街者にやさしい街ともなります。</p> <p>新堀川は公共用地です。私有地ではありません。守ろうと思えば十分に守れる場所です。お金はかかりません。<u>是非このまま残して下さい。</u></p> <p>以上宜しくお願いいたします。</p>

3-30	男性 高知市朝倉本町	<p>以下の理由から新堀川を覆うことに反対します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、<u>工事によって希少な動植物が失われる可能性が高い</u>こと。 2、道路を整備しても、結局は<u>交通量が増えて渋滞解消などにはつながらない可能性が高い</u>と思われること。 <p>以上。</p>
3-31	男性 高知市はりまや町	<ol style="list-style-type: none"> 1 長年、はりまや橋小学校区内に住む元として一寸意見を述べさせていただきます。 2 過日、高知の声を欄に新堀川には、<u>町中にして、かけがえない自然環境が残っており、保護していくことが心の豊かさを得ることに通じるとの提案がありました。専門的なことは分りませんが、言われることは至言である</u>と思います。 3 私ごとながら、「桜井町からはりまや橋へ生まれ育って七十年」 4 この間、北街地区と新街地区をホームグラウンドとして生活してきました。 5 加齢と共に感じることは、新堀川横の車庫に、ほぼ毎日、自転車で行き来するたびに、樹木と水部が眼前にひろがる街中のオアシスとの安堵感。 6 特に、長年街中に住んでいると、緑や川辺を愛しく感じます。 7 「横堀公園、新堀川とはりまや橋小、南に控えしカルポート堀川並木道」 8 武内様も紙面で述べられている様に、これら近隣の自然（一部人の手も）環境・景観は連同して存在しています。 9 又、折しも、只今、県では、幕末維新の歴史博で観光振興をされていますが、まさに、この地は維新の志士も集った土佐勤王党発祥のゆかりの地でもあります。 10 「武市同道場へ龍馬も渡った新堀川」 11 公園内には、その意義を込めて、有志の方々が綺麗に整備をされ、更に、木屋橋の名の由来となった豪商の家には、かの西郷隆盛も来高しその足跡をとどめた旨の案内掲示板も設置されている。 12 言わば、文化的にも歴史的にも意義深い地域（エリア）であることが分かります。（周辺には関連史跡も） 13 それと、私が心に残ったことに、はりまや橋小の生徒さんが下校の折に連れだって橋上より水中を指さし、何やら談笑し合いながら帰っていく姿が印象に残っています。 14 <u>子供らが、長じた時に心から懐かしめる原風景を残してあげることが、大人の勤めでもあり、情操面からも大切</u>だと思います。 15 仏法で「<u>依正不二</u>」との法理があります。この主旨は、正報である自分と、それを取りまく依報すなわち国土、環境は一体不二であるというものです。 16 有名な指導者の言葉に「破壊は一瞬、建設は死闘」とあります。 17 世の中がどれほど殺伐としても、人は、心の底では癒やしの場を求めているのではないのでしょうか。 18 効率一辺倒、機械化、画一化ばかりの社会では潤いは感じられません。 19 更に素人なりに思うのですが、<u>カルポート前まで南進して来た多くの車は、南へ抜ける道は狭く、朝夕のラッシュ時には、東か西への車の進入で電車通りは大混乱にならないか心配</u>です。 20 鏡川大橋以上の混雑を想像します。 21 地震の避難路としての兼ね合いもあるかと思いますが、文教・歴史地区の環境保全を願う立場から流々勝手な事を述べさせていただきます。 22 最後に御賢明なる判断を是非ともよろしく願います。
3-32	女性 吾川郡いの町	<p>私は、いの町に在住のものですが、県都高知の街については、無関心ではられません。今回の「整備の在り方」については、その区域が豊かな生態系を残している新堀川の一部が関わっているとのことで、私の意見を述べさせていただきます。</p> <p>私の意見は、この<u>工事は断念し、新堀川を暗渠にすることは白紙にすべき</u>と考えます。その理由は、沢山有ります。以下はその理由の一部です。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 県都の中心部で豊かな生態系を残す川辺が存在すること自体、他の県都ではあまり例がなく、貴重な存在だと思います。 2. その存在は、観光資源としても貴重なものであり、また市民の憩いの場、子どもたちへの教育の場であると思います。 3. こういった<u>自然の風景を壊すのはたやすいことですが、ひとたび自然が壊されると元に戻すことは容易ではありません。</u> 4. <u>目先の経済性、利便性を考えるだけでなく、その多様な社会資源としての価値もお金に換算すると、非常に大きなものになる</u>と思われます。 <p>以上のように、高知県がより多くの人々に愛される街、皆が高知に来たくなくなるような街にするために、ぜひ<u>新堀川を暗渠にすることを中止いただきたい</u>と思います。</p>

3-33	男性 高知市鴨部	<p>82歳の老人です。私は昭和20年代の江の口川の醤油を流したようなどぶ川と、その強烈な悪臭を嗅ぎながら毎日通学したものでした。メダカー匹棲めない死の川でしたし、やがて、浦戸湾も瀕死の状況になりました。</p> <p>ある日、かの有名な歴史的な、旭のパルプ工場のマンホール生コン投入事件が起きました。これはたしかに犯罪ではありましたが、その想定外な「事件」を契機として、長い年月をかけて、江の口川は甦りました。浦戸湾のニロギもチヌも市民の口に違和感なく入ることになりました。今、江の口川はボラやコイが通常の自然界には見られないほどの生息密度で、歴史をよそに流れています。私の父親の時代には、江の口川で泳ぎ、ボート遊びができたと言います。</p> <p>パルプの廃液とヘドロで死んだ江の口川はたしかに甦ったようではありますが、汚染水に強い魚が生存できるだけで、それ以上ではないのです。自然はひとたび破壊されたら元に戻ることはほぼ不可能です。</p> <p>利便性と速さと貨幣価値では測ることのできない土佐の高知の新堀川。これはもっと広い視野と哲学でもって、未来の市民、県民、はては日本の国民の貴重な財産として、<u>「蓋をすることなく残して」いきましよう。</u></p> <p><u>文化の殿堂かるぼ一との足元を流れる新堀川は浦戸湾の一部です。それも、市民の暮らしの懐に入り込んだ水運の歴史的遺産でもあります。アカメの稚仔魚の揺り籠が育っています。シオマネキもトビハ</u> <u>ぜも県都のど真ん中のささやかな開水面で元気に愛嬌を振り撒いています。</u>この情景は日本全国の都市を見ても稀有なシーンではないでしょうか。何も見世物にしなくても宝は宝でしょう。北への数百メートルを便利と速いでこの宝を葬り去るか、<u>少しの譲り合いで自然と共存していくか。人間も生態系の一員であることを忘れてはいけません。</u>牧野富太郎博士が存命なら、車道の拡幅と新堀川の問題にどんな結論を出されるでしょうか。「無用の用」こそ現代に疲弊した「人間生活のビタミン」です。どんなに高い価値があっても、お金にならないものは無用!?行政は経済とは別次元の高い見識と哲学を持っていただきたいと切望します。</p> <p>ウナギもメダカも絶滅危惧種になっていく?文明国だからこそあつてはならないと思います。</p>
3-34	性別不明 高知市	<p>今又新堀川をつぶして道路を真直にするとかの問題が取沙汰されているようです。</p> <p>昔の人が必要あって作って来た新堀川。古代から細々と命を繋いで来た希少生物植物を絶対に現代人の驕りで消滅させないで下さい。</p> <p>道路は人間の叡智で将来どんなにでも作り直せるけれど一旦消滅した希少動植物は再び蘇ることはありません。このへんびの国せまい高知でさして今大産業が有る訳でもない。</p> <p>又将来的には人口減も問題になっています。</p> <p><u>僅かの距離を真直にして突走らなくてもよいのではありませんか。少し曲って速度を落して考へる道路にしたら起る事故も減るのではないか。</u>大体直線道路にしたら一番先に心ない若者達が暴走の場になるのは心定、つぶす事ばかり考へずに返って<u>少改良して希少生物を守る場にすれば観光面でも役に立つのではと思います。</u>以前の知事さんも賛成しなかったときいています。それよりも一層のこと市内を流れる小川を整備して津山のように鯉の泳ぐ流水にすれば市内観光にも役立つと思うのですが愚考でしょうか。</p> <p><u>兎に角新堀川は絶対につぶさないで下さいませ。</u>お忙しいところ知事様におじゃましてすみません。</p>

4. 新堀川界隈のまちづくりに対する提案

No.	性別・住所	ご意見
4-1	男性 高知市桜井町	<p>人々の「いとなみ」と歴史と自然の「場」新堀川歴史と自然のまるごと博物館を<u>金かけず、人々の知恵とネットワークでつくろう</u></p> <p>アカメの棲む新堀川</p> <p>幕末の志士が漣け抜けた新堀川界隈を大切にしていましよう。</p>

5. まちづくり協議会全般について

No.	性別・住所	ご意見
5-1	男性 高知市新田町	江戸期以来城下町を支えた大事な構築物が破壊されるのですから、それ相当の議論が必要です。西欧の出来ごとでしたら各国の団体から猛反発をうけるでしょう。 一、 <u>高知市からは何ひとつ町づくりビジョンが示されません。</u> たぶん道路拡幅と市街地活性化が整合しないからでしょう。 一、高速バスのムリヤリの進入にストップをかけてください。 <u>半日で113台も大型バスを旧道のままの路面の上を走行させるなんて異様です。</u> <u>護岸の石積み崩落は始めているのですから、復元を早急に始めてください。</u> そのためにも至急コンクリート蓋をとりのぞいてください。護岸の総点検と補修は急務です。 一、公聴会を開いてください 掘割という歴史資産が宿題なのですから、 <u>掘割運河をテーマに歴史研究者をおよびして議論してください。</u> 運河は外国人も関心をよせるものです。運河によって繁栄を維持してきた国々では運河を大切に扱い、今も感謝の念を持っているとか。
5-2	男性 高知市旭天神町	先日の第1回協議会を傍聴しました。「 <u>工事を中止し、元の新堀川に戻してほしい</u> 」と思い、意見を提出いたします。 まず資料についての疑問点です。「 <u>アンケート調査</u> 」の中で、 <u>周辺住民の意見と周辺企業の意見とを一緒にしていることに違和感</u> をおぼえました。計画への思いについてはそれぞれ論理が異なります。回収率も住民が11.7%なのに対して企業は82.3%と開きがあります。この二つをまとめてしまうと <u>企業側への論理の偏りが生じ、周辺の方々の意見として参考にするのは難しくなる</u> と思います。別々のデータとして提示し直すべきだと思います。 次に、協議会を傍聴した感想です。 まず、地域代表として参加された5委員の意見は「 <u>拡張すべき</u> 」というものばかりでしたが、それが本当に <u>地域を代表する意見として信頼できるものなのかどうか</u> 、疑問があります。坂下委員は「 <u>全面的に早く道路をつけてほしい</u> という意見が多数」、今田委員は「 <u>道路造ってください</u> という意見が非常に多い」、小原委員に至っては「 <u>反対というものはおりません</u> 」と述べられました。ですが、配布資料中の「アンケート調査」では、事業によって「 <u>悪くなった</u> 」と回答する人が2割いる上、自由回答でも「 <u>道路より自然環境を優先してほしい</u> 」「 <u>川を元に戻してほしい</u> 」という意見が合わせて31もあります。アンケートの結果と、委員の意見との間の齟齬はどのように説明すべきなのでしょう。第2回協議会では、 <u>上記委員により詳細なデータを示していただくべき</u> ではないでしょうか。 なお、坂下委員はシオマネキの議論について「 <u>くだらん話</u> 」と一蹴されていましたが、県民からすれば真剣に議論する人たちの存在のほうが有意義です。 最後に、酒井委員は果たして今回の協議会に参加する資格を有した人物と言えるのでしょうか。高知を徳島と言いつつ間違え、新堀川の名前すら出てこない人物です。県は酒井委員に「 <u>道路の安全性の方が重要ではないでしょうか</u> 」と言わせたいがために呼んだのでしょうか。委員の交代を含め、 <u>より実りある議論ができる環境づくりを期待</u> します。
5-3	男性 高知市曙町	街を少し散歩していたら、干潟があって、シオマネキもアカメも見ることができるなんて豊かな水辺環境ではないですか。河口と干潟を埋め立ててできた高知市ですから、工夫次第で水辺を生かした街づくりは可能です。その点で、新堀川駐車場を撤去して、干潟再生を試みておられることは、たいへん可能性があることだと考えられます。しかし、資料では、 <u>道路を造って干潟を台無しにしてしまう代償としての干潟再生のことしか触れられておらず、この水辺の価値を伝えようというつくりにはなっていません</u> 。もしも、街は人間のものだ、自然は遠くにあればよいのだ、という考え方が根底にあるのだとすれば、それはとても古い考え方でしょう。 現行の工事プランだけでは、道を広げた結果、ただ大量の車が走り去るようになるだけ、とも感じられます。あるいは、仮に道路工事を行うにしても、片側2車線と右折レーンの計5車線分の計画ではなく、 <u>片側1車線と右折レーンの計3車線分の縮小した計画にすれば、道路の安全性を一定程度以上得ながら、かなりの水辺空間を残すことができる</u> とも考えられます。 <u>現行の工事プラン、縮小した工事プラン、中止した場合のプランの3つがそれぞれに魅力的に語られなければ、市民・県民が選んだり意見を言ったりする状態にはなりません</u> 。 道路かシオマネキか、という論議は不毛です。 <u>検討の土台となるべき街づくりのプランを複数つくって提示</u> していただきますよう、よろしくお願いいたします。
5-4	男性 高知市新屋敷	一、意見書の趣旨 1、高知県は、《ふるさとのいのちをつなぐこうちプラン》として「生物多用性こうち戦略」（2014）を制定。また、平成8年「文化行政の指針」9年に「環境基本計画」が策定されており、2010年には文化環境評価システムを構築し、 1、高知らしさあふれる環境の保全・創造 2、パートナーシップで築く循環型社会 3、地球環境保全の推進 を基本理念に各種事業の実施における環境配慮の基本方向を示している。 これらに基づく <u>道路の利便性と持続的自然環境保護の両面の観点から全国的にもモデルとなりえるまちづくりの推進の実践として慎重かつ創造的な論議を深めることが協議の前提とすべきで、機械的、単純な四車線化を前提にすべきではない。</u>

2, テーマー（課題）が「まちづくり」の核心からずれているのを是正し正常化する。
 正確には、① 高知市における道路の利便性と自然環境保護（生物多用性高知戦略＝2014）との両立・調整について
 ② 新堀川周辺のまちづくりについて（生活・文化（歴史）等との関連性
 ③ 市中心部の交通渋滞回避の課題と対策
 ④ 税金の正しい使い方と「はりまや町一宮線」工事の評価
 ⑤ 人口減少、車保有台数減少社会の予見と「まちづくり」の転換と正しく位置づけ、検討の方向付け（協議題）を正すこと。

3, 協議会の在り方を改め、広く意見を求めること。
 ① 道路利用者は近隣の者だけでなく、環境問題に関心を持つ者、まちづくりの実践経験者等全市的に数多くいる。公募による委員委嘱を追加する。公共事業の施工者（官）だけの判断で組織作りをするのは最低の手法だ。事業の是非を検討する協議会は独立性が重要。
 ② 県環境共生課等、生物多用性高知戦略及び「県稀少野生動植物保護条例」を主務とする県庁内各課から委員参加を求め。県庁内の横断的連携を重視《環境配慮方針》従来の縦型・分断型の弊害を排した「まちづくり」事業展開。
 ③ 専門家についても、従前土木部の業務と提携してきた者以外の専門家も公募し追加委嘱する。高知弁護士会に環境問題に精通した弁護士の参加を要請する。
 ④ 協議会委員に女性委員を加え検討する視点を充実させる。
 ⑤ 土木工事における県文化環境評価システムを発動し、環境基本計画に関わる全ての会議の公開、記録と資料の公開など透明性に特に配慮する。
 ⑥ 川を覆って道路化すれば将来復元することは大きな困難を伴う。
 50年～100年の展望を明らかにするためにも自然保護と交通体系の両面を徹底的に論議すべきなのに二回で締め括るようでは協議会は単なる通過儀礼的役割を超えず、関係者の意見を聞いたというアリバイづくり的存在となる、回数や期間を事務局案のように短期間に絞るのは常識に反する。これでは協議会への公金支出も問題となる。もともとこの都市計画は平成7年に立てられと昔の生えた話で、この間修正もされたと説明もされているが更なる修正も必要となるかも知れない。論議の限定は公益に反する。国交省の意向を忖度したかのような事務執行は県政の信頼失墜をもたらす。
 ⑦ 議事録(第一回)37頁に、道路幅と自然環境両立の問題点の協議が進んでいるのに「くだらん話をしていたら何時間経っても一緒や」との発言がある。核心的問題を「くだらん話し」と言う委員で構成されるような協議会のレベルが問題である。

4, 私たちの問題提起（上述の基本的論議の整理のうえに）
 ア、大型車の通学・通勤時間帯の進入規制。観光バスは駅前道路からの市中心部への進入誘導策をとる。3箇所ある交通信号の一体化等現在でも取り得る施策の実施。「パークアンドライド」施策の導入による車の市内進入規制。
 イ、現在の水路（水辺）に悪影響を与えない範囲で、三車線化の対案を検討。
 ウ、「シオマネキ」に関しては新堀川を「県稀少野生動植物保護条例」に定めた特別保護区として指定、条例に基づく保護の推進体制を確立する。
 エ、協議会の当面の役割として、高知県市の将来像と併せて、生物多用性高知戦略及び「県稀少野生動植物保護条例」ほか新堀川一帯の歴史・文化等についての学習会を開催する。（協議推進の前提）
 オ、道路幅に関しては、費用対効果の具体的解明、保守管理・維持費の試算、耐用年数の明確化等納税者の負担問題の資料整備と市民への周知徹底。
 カ、市内主要道路の渋滞状況を動画で整理し、比較検討する。新堀川沿い道路の混雑度のランクの程度を客観的に明確にし、幅の緊急性、優先度を立証することを土木部の説明責任とする。
 キ、県・市等が100%出資の「とさでん交通」の交通網の整備と充実を通じての公共交通（バス・電車）中心の都市交通の再整備が、高知のまちの「都市計画」の中心課題であることをマスタープランに位置づける作業の着手。（県民負担の投資の有効活用）
 ク、市内各地で環境保全と「まちづくり」についてタウンミーティングを開催する。

二、意見書提出の理由
 ①「まちづくり」「地域振興」「道路新設」等の旗振りを行政が、さも将来世代の高知市と市民の繁栄を担保するものとして提起されるときは多くの「負」の問題も生じる。
 この典型的で、直近の事例が「高知市」の「道の駅」事業の失敗である。
 ここでも、事業の有益生、地域貢献、雇用、防災のテーマで日本トップの大型「コンサル」の調査報告を行政がかざして喧伝され、国もこれを認め予算を投じたが破綻。
 本件は、同種・同類ではないが、周辺町内会等を「世論形成」のカギとしようとした点は似通っている。長浜では五町内会が連名で「道の駅」事業推進の要望書を出したが、真相は、各町内での民主的論議が全くない捏ち上げであった。このため各町内の説明会では圧倒的な反対の声が噴出し市は諦めざるを得なくなるよう追い詰められた。
 公共事業で住民参加は重要だが幅広く、多面的に参加を求める事が特に重要である。
 本件工事が画策されているのは、280m程度の二車線道路を四車線化し交通混雑を改良するプランである。これが人口激減、高齢化、車保有台数の減少等の確実視される時代において緊急かつ最優先課題か？そのため新堀川を覆い暗渠化し、絶滅危惧種のシオマネキ外の動植物生息地を破壊し、高知市内中心部で数少ない水辺を封鎖し市民が永年親しんだ「ふるさと」心の「よりどころ」を抹消し、

	<p><u>歴史をも消し去る工事の価値はどんなものかの比較考量が求められている</u>事案である。</p> <p>なお、市中心部での交通渋滞、混雑の対策については、平成27年3月25日、県・市・警察・国（地方整備局）が参加し16回高知県渋滞対策協議会において、詳細な分析と対応策が具体的に協議、方向付けされている。事務局は、この資料等を協議会に提出し<u>渋滞・混雑対策の協議の推進を図るべき</u>と提案する。</p> <p>都計課は、筆者らが独善的見解で問題提起していると無視しようとするかも知れないが、ここで新堀川についての県の評価を指摘する。</p> <p>県が制定した《生物多様性×高知戦略の1こうちの自然》23頁では、高知市は、土佐藩の城下町から発展した都市で、江ノ口川と鏡川に挟まれた地域特性を活かして、水の都「河内」を創造し・・・堀川や新堀川も藩政時代に掘られた運河であり、現在ではトビハゼ、ボラ、シオマネキ、コアマモなどの生息・生育が確認され、中心部に立地しているにもかかわらず、希少な動植物が存在することに大きな特徴があるといえます、と指摘。</p> <p>・・・49頁では、高知市を流れる川、堀、浦戸湾に、水産重要種（アユ、ノコギリガザミ類など）や稀少種（コアマモ、シオマネキなど）都市の水域としては類い希なほど多様な種が生育しています。しかし昭和26年～47年の約20年間、パルプ製紙工場からの廃液により江の口川及び浦戸湾が極度に汚染された時期には魚類が殆どいなくなりました。・・・と解説し、（コラム 江の口川の自然再生の軌跡より）では、・・・江の口川はひどい悪臭を放つコーヒー色のドブ川に変貌し、いきものは一つもない「死の川」となりました。それは、江の口川だけに止まらず新堀川や大田川。浦戸湾全域の汚染になり湾内の魚に奇形や潰瘍あ起きたといわれています。この状況の中で「浦戸湾を守る会」が地道な公害反対運動を展開。しかし、状況は改善されず「会」の当時の会長、事務局長が一つの行動を起こします。いわゆる「高知パルプ生コン事件」（昭和46年）です。やむにやまれず、排水口に生コンを詰める違法な手段でしたが、これを契機にマスコミや人々の意識が環境保全に大きく傾き、翌年高知県が水質に関する条例を制定、工場は操業停止。・・・これから30年間もの県民と行政の努力が続き河床のヘドロ浚渫などを中心とする「江の口川環境整備事業」が本格化し、下水道整備、排水対策も進みだし、ようやく魚の棲める川が戻ってきた。</p> <p><u>人が自然を大切に思い、共生・共存する意思と環境行政のバックアップがあれば、自然は戻ることを江ノ口川の再生の軌跡が物語っています。</u></p> <p><u>このように、生き物の生息場所を確保するためにも自然に配慮したまちづくりを進める必要があります。</u>・・・と明記されている。・・・これが県の総括である。</p> <p><u>県都計課が、このような先人の汗と血を流し清流を復活するため行政と市民の協働と行動を築いたことに理解があれば、今回の道路事業の機械的再提案はなかったであろう</u>と考え、まちづくり事業の転換点についての認識の共有が重要であると判断し今回の意見を提出した。</p> <p>②四車線化と「まちづくり」についての周辺住民要求の把握について</p> <p>近隣者の意向は、前回（四車線完成後）のアンケート調査で整理されている。</p> <p>四車線化により、「よくなった」という意見は、693人（延べ）</p> <p>「悪くなった」は1,001人（延べ）となっている。</p> <p>これらは複数回答の結果であるが、車の利用者が僅かな距離の利便性にも敏感である特性から、二車線より四車線を選択するのは当然であり便利のみが強調される。調査の総合判断でも、よくなった61.6%に対し、悪くなった・変化無しは33.2%と二対一の割合だが、回答者の57.8%が自動車利用者、バイク利用者4.6%であることからすると当然である。</p> <p>なお、本件工事予定区間 {カルポート前交差点から新堀小学校北側交差点まで} の二車線についての意見は</p> <p>① バスなど大型車が多くなり、歩行者や通学児童の危険度が増している。 116人 22.3%</p> <p>② 渋滞が以前に比べてひどくなっている 87人 16.7%</p> <p>③ あまり支障を感じていない 85人 16.3%</p> <p>④ 道が急に狭くなっているの、車が周辺に流れ込み生活道路の交通量が増えた 75人 14.4%</p> <p><u>これらの対策も、自然環境保護に配慮しながらの改善措置が工夫されるのは当然である。しかしいずれも環境配慮と並行が求められる。</u></p> <p>【将来のまちの姿について】</p> <p>問い「あなたがこの周辺の地域に求める《まち》は、どのようなまちですか?」（複数回答可）にたいして</p> <p>(1) 横堀公園などをはじめとする緑の多いまち(208件)</p> <p>(2) はりまや橋や周辺の拠点をつなぐ街歩きのまち (195件)</p> <p>(3) 新堀川など水辺の多いまち (160件)</p> <p>(4) 観光バスターミナルやかるぼーとなど、交通や文化の拠点となるまち (151件)</p> <p>(5) 歴史の史跡と一体となり歴史を感じるまち (135件)</p> <p>(6) 菜園場商店街と一体となった明るいまち (126件)</p> <p>(7) よさこいの誘致など活気のあるまち (77件)</p> <p>などである。<u>県や高知市は、この間これら住民のまちづくりの求めに応じて何を実行したか説明責任がある。何もせずに道路だけ先行させることのみで陥ってはならない。</u></p>
--	--

③行政の対応の問題 《独善と怠慢 公金意識の欠落 縦型官僚システムの温存》

ア、高知県は、平成 20 年 10 月に県政モニター 372 名に「身近な自然環境や生き物を保護していくために、みんなで一緒に、すぐに取り組める活動はどのようなものか」についてアンケート調査を行った。その中で特徴的なものとして本件計画の協議に重要であるデータを示しておく。

Q 「あなたの住んでいる地域の身近な自然環境や野生動物を守っていくことについて、誰が守るべきだとおもいますか。一個だけ選択してください。

A	地域の人たちが守るべきである。	50	14%
	行政や地域住民など、みんなで一緒に守るべきである。	298	81%
	行政が守るべきである。	8	2%
	守らなくてよい。	0	0%
	わからない。	10	3%

ところで、新堀川に関わる都市計画課は、国交省と交わした平成 7 年（22 年も前）の都市計画（はりまや町一宮線）事業では、調査は業者任せ、判断は、環境より道路工事優先との発言もみられる「専門家」を利用し自然・環境への影響は二次的、三次的扱いをしてきた。

シオマネキは工事前に移植することで保護できるとして多額の公費を投じて、県・市民に秘密扱いで移植を強行したがいずれも成功が立証されていない。

新堀川で生殖してきたシオマネキなどの動植物を公共事業等の開発事業で絶滅する危機から保護するため高知県稀少野生動植物保護条例が制定されたのは平成 17 年 10 月 21 日（本件都市計画から 10 年後）であるが、この間、（はりまや町一宮線）事業に関し環境・自然保護との関係で都市計画事業の見直しは全くされていない。市民や専門家の声・意見を聞くこともなかった。

業者委託による調査活動はしたが肝心のシオマネキは存在を示す結果資料、文書、移植業務内容は全て墨塗りで覆い隠してきた。

今回の資料では、新堀川や浦戸湾のシオマネキの生息状況が場所、数ともオープンになっているが、いままで県は市民を敵視し、環境破壊者扱いで情報は全く知らされなかった。（県情報公開条例の悪用）。しかし当団体による非開示取消請求訴訟（平成 27 年（行ウ）第 6 号公文書非開示処分取消請求事件）に対する高知地裁判決（平成 28 年 3 月 11 日）で、新堀川のシオマネキに関する資料の非開示（墨塗り）処分の取消しが命じられ、都市計画課の《新堀川でのシオマネキの存在が県民に明らかになると絶滅危惧種の保護事務の支障となる》との主張は認められなかった。この結果都市計画課も専門家も資料をオープンにした。役所や専門家だけで囲込むことは失敗した。

上記、県政モニターが指摘した、行政や地域住民など、みんなで一緒に守るべきであることなど問題にもしないだけでなく、本来県稀少野生動植物保護条例の業務を行うため環境共生課が設けられ専門の職員、多額の予算を費消しているが県庁内の専門機関は発言権も与えられていない。（次項参照）

県が自ら決めた組織とルールを形骸化した土木事業優先の県行政は徹底的に改革改組し、情報を県民と共有し、協同して住みよい町づくりを進め、自然財産・環境財産を次世代に引き継ぐ作業を実行することが重要であり、このためにも新堀川を暗渠化する工事の是非と取扱いを徹底的に論議されることが必要である。

イ、県は、公共事業取組みに関し、文化環境評価システムを導入し、環境基本計画では、

- 1、高知らしさあふれる環境の保全・創造
- 2、パートナーシップで築く循環型社会
- 3、地球環境保全の推進・・・

等を基本に各種事業の実施における環境配慮の基本方向が確認されている。

一方、実際の工事の場面では、

- ① 対象工事の決定（設計・施工の前年度 2 月）
- ② 第 1 回環境配慮検討会（当年度 5 月）
- ③ 第 2 回環境配慮検討会 10 月
- ④ 第 3 回翌年 3 月（施工の情報共有）

等とされているが検討会は公共工事所管課のチーフ等で構成され。実質的には密室協議で県民としては何も聴かれない、知らされない。

「環境配慮」がスローガンだけでは、不信が増幅する問題がある。

なお、本件では環境配慮検討会が開催されたニュースもない。環境配慮も委託業者・専門家任せか？と疑われる。資料の公開を求める。

特に問題なのは、本件事業が結果的に絶滅危惧種を含む生物等の生息環境の破壊を伴うことを前提としながら、県環境共生課が協議会及び事業推進から全く除外されていることである。

本件が都計課主管の道路事業としても、環境共生課は、本件でも主要な課題となる「シオマネキ」等に関わる「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（種の保存法）、県稀少野生動植物保護条例、同保護基本指針」を担任する主務課である。なお、同課はその他の次の様な法及び条例に責務を負っている。

同課は、生物多用性基本法、生物多用性こうち戦略、高知県自然公園条例、高知県自然環境保全条例、高知県自然環境保全基本方針、高知県清流保全条例、四万十川の保全及び流域の振興に関する基本条例、特定外来生物・・・を主務としている。

まちづくり協議会では、環境共生課を対等のパートナーとして参加をもとめ協同作業が必要である。まちづくりで市民が求めるのは縦型のセクト的取組みでなく横断的組織とまちの主権者は市民であるとの基本に立ち返ること、行政の責務は説明責任を最優先すること。市民参加を如何に自由かつ広範なものとするかということである。

ウ、一方、都計課の業務である道路事業そのものの問題でも交差点、信号、他道路への誘導・大型車の規制等の交通事情改善の可能性の検討も明らかでない。
 筆者等は、川幅を狭めない三車線方式が实际的であるとの見解も持つがいずれにしても多面的検討と民主的手続きが前提条件となる。
 道路事情の問題でも高知市内は、各所に渋滞状況の悪化地点があり、利用者の不満、批判は強い。当該工事の地点の一時的渋滞傾向は他の道路と比べてどの程度かデータが示されなければならない。各地点の渋滞等の状況、交通事情を動画に整理し本件地点の動画と比較検証し。県民・市民に提供し当地の不便度が他地区の何処に準ずるかどうか、堪えられない程度かどうか公表することを求める。
 高知県渋滞対策協議会（平成27年3月）では、高知市中心部・主要渋滞箇所の対応方針では、
 道路整備・・・市内への流入交通の分散、通過交通をバイパスさせる道路整備
 個別の容量拡大策実施（交差点改良等）
 ソフト対策・・・パーク&ライド、時差出勤、渋滞状況に応じた信号現視の見直し
 車線運用の効率化等
 を挙げている。私たちの提言はこれらに沿ったものである。
 本件の道路は、バス路線ではない。停留所もない通過線でありバス及び大型車は通学通勤時間帯の通り抜けを規制することも可能である。観光バスは駅～はりまや橋の路線に誘導するなど工夫も検討できる。しかもこの280mの道路の北口、南口（電車通り）等に連動しない三箇所の信号がある。またこの間には西中央部に住宅地の出入り口と道路、東には四国銀行からの車両の出入口がある。横堀公園への出入りもある。四車線化しても交通事情が飛躍的に改善されるかは疑問である。もとの四車線化した部分を大型車両の利用自由に設計したことも道路と自然環境調整の配慮を欠いたものである。
 なお、通勤等の定期的利用者には「パークアンドライド」施策で市入り口部分に大型の駐車場を設けて「とさでん交通」等により乗り換える対策も可能である。
 高知市中心部のすべての路線・区間で混雑度が高止まりであるのが現況である。
 なお、「高知都市圏パーソントリップ調査」では、高知市中心部の全ての路線・区間で混雑度が1.0を上回っていますと報告している。
 《混雑度1.0～1.25は、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯1～2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑する可能性は非常に少ない。》とされているが本件区間はこれに該当する。混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性はない。他方、筆者（田所）の住む小高坂地区では、朝夕の渋滞は深刻で通院のためタクシーを呼ぶことにも困難が起きている。
 公共交通の「とさでん」バスも減便が続き住民は難儀している。遅延は日常的である。交通難民の層が広がっている。20年以上も前の国費による道路計画再検討と合わせて高知県等自治体が100%出資した「とさでん」バス事業のサービス、運営の改革の方が「まちづくり」では重要である。
道路予算は、渋滞の程度、公共交通の実態に応じて対策費として配分するのが都計課の責任である。

エ、はりまや小学校の登下校時の危険性が四車線化の理由に挙げている問題について
 ★ 資料にははりまや小学校の通学危険箇所の合同現地調査が図面付きで説明され四車線化しなければならない理由付けの説明がある。
 ところで、この合同調査は、市内全小中学校で行われて公表されている。通学路の危険状況が問題とされたのは全ての学校にある。
はりまや小学校は2箇所の危険事象が出されているが全市的に見れば比較的少ないとも言える。通学路の安全保障は全市的課題である。県都計課や高知市はどのような対策があるか？これが問題。
 高須小では、5箇所交差点が問題とされ、交通量が多いのに信号がない場所が2箇所もある。・・・等である。通学路に歩道が整備されていない学校もある。
 はりまや小学校の場合・・・対応策が具体的に示されている。
 県土木部も、「通学路交通安全対策費」として
 平成28年度 13,96百万円 平成29年度 12,57百万円 を予算化した。
 又、資料の調査（アンケート）結果の報告資料でも、四車線化による悪くなったと感じる点についての回答で「通学児童が危険」（大型車、スピードアップ等）と答えた者が147名もいることを考慮すれば通学路の変更（四車線見路から離し別の経路を指定）等も考えられるが、重要なことは登下校時の大型車の進入規制がカギである。

三、計画提案が無視している重要課題（硬直化した都市計画からの転換を求める）

ア、社会の変化への対応（人口激減・車保有減少とまちづくり）
 今後、人口の減少、高齢化、車保有の停滞・減少は必至であり、車優先の「まちづくり」は転換点に立っているとの共通の認識が必要であるが、本計画では全く無視されている。人口の大幅減少は避けられず、車保有の減少、高齢化の急速進行による運転者、の限定等を考慮しない検討は空論である。都市において道路の拡幅、新設等は特異な例以外重点施策とはならない。安全な歩道の確保、自転車路の確保、障害者の安全確保とか生活密着型の道路政策と公共交通の充実が中心課題となる。
 高齢化社会への対応、子育ての環境確保の観点からも都市部での緑地、水辺、動植物とのふれあいがより大切であり、新堀川のような多種・多様な生態系が都市の中心地で見ると、触れられる環境こそ「まち」の将来像の価値を高める。路を拡げて車がスピードを上げられることだけが「まち」の発展的要素とはならない。
 ところが、まちづくり協議会で検討の時間も保障されない。資料もないのは異常としかいえないようがない。

●人口減少については、県総務部の推計では、2010年 76.4万人が
 2016年 72.1万人
 2040年 53.6万人
 2060年 39.0万人となる。

60年～H52年の推計（国勢調査による）では
 15才～64才 人口 548,167人 ⇒ 267,405人に減少
 65才以上 人口 121,759人 ⇒ 219,575人に増加（高齢化）
 15才以上 人口 168,580人 ⇒ 49,534人に減少
 と深刻である。県都の生活様式は激変する。想像も困難である。
 高齢化率 = 33.6%（秋田県に次いで全国第2位）

また、

● 車保有台数の減少（車離れ）予測も明確にしなければ道路行政は語れない。
 全国の乗用車（自家用 普通車、小型車）保有台数は、
 2014年3月末 3,953万台 ⇒ 2030年 3,597万台 ▲356万台
 と推定されている。

この減少率は、同じ期間の全国世帯数の減少率(2.8%)の約3倍。

高知県の平成26年3月末自家用乗用車 385,534台 一人当 0.517

● 都道府県別保有台数の減少率が高い上位5県（2014年と2030年の比較）

	増減率	2014保有台数	2030年推計値
1, 秋田県	- 20.0%	35.7万台	28.6万台
2, 青森県	- 18.1%	40.9万台	33.5万台
3, 高知県	- 17.0%	20.1万台	16.7万台
4, 岩手県	- 16.2%	42.8万台	35.9万台
5, 鹿児島県	- 16.1%	48.9万台	41.0万台

※ 野村総研 2015年6月5日

※ 乗用車（普通乗用車と小型車、軽自動車除く）

※ 台数 自動車検査登録情報協会

※ 地方は車が不要になることでなく、世帯数減少が大きい要因。

四、 県・市民の財政負担（費用対効果）の検討も重要である。

公共事業としてのコストは幾らで誰が負担するか？は事業の是非及び内容を協議するのに最大関心事であるが、説明も無く、資料も手にいらない。

直接工事費だけでなく調査委託費、シオマネキ移植費などの附託費用も不明である。これで計画を承認せよと迫られても無理である。

事業開始時の市民説明会で県負担4.9億円高知市8億円と説明され、同額？が国の補助との説もあるが、その後どうなったか、今回の工事に係る費用の明細も必要である。

事務局は、各年度毎の工事費、関連予算、起債の利子負担、等を協議会に提出すべきである。ホームページでの公表も求める。

その上に問題なのが、維持管理費である。（維持管理・更新費）舗装費用だけでも毎年多額の税金が費消されている。本件の場合どうであろうか？

国交省平成23年国土交通白書では、国交省所管社会資本対象の施設の維持管理費の推計が発表されたが、更新費（耐用年数を経過した後、同一機能で更新と仮定）の2011年度から50年間に必要額は190兆円と推計され、投資総額水準をよこばいと仮定すると2037年時点で維持管理、更新費すら賄えなくなると公表している。

少子化による土木関係技術者の不足も遠い将来のことではない。

藩政時代の堀川、貴重な絶滅危惧種などが県庁所在地の都市の中心に生息し道路から見る事ができる稀少価値がある新堀川に鋼鉄の柱をたてコンクリートで覆った25m道路だが、いずれ耐用年数に達し引き続き更新するか解体し川を復元するかの岐路に立つ可能性もゼロではない。或いは維持管理上の問題から危険な橋のまま残すか次の世代の選択である。まちづくりは、それくらいの展望がもとめられる構想でもある。

道路の耐用年数は、財務省令では10年から15年であるが、国の道路資産価値評価では48年とされ利用しているという。

真剣に、まちの未来を考えるなら耐用年数や保守管理費の問題も語らねばならない。

新堀川の問題を短絡的に語らないよう強く要望する。