

第3回 高松中心市街地プロムナード化検討会議

日時：令和5年10月17日（火）14時00分～
場所：サンポート高松 シンボルタワー展示場

次 第

- 1 開会
- 2 議事
（1）サンポート高松地区のプロムナード化について
- 3 閉会

<配布資料>

資料 第3回 高松中心市街地プロムナード化検討会議 説明資料

第3回 高松中心市街地プロムナード化検討会議

説明資料

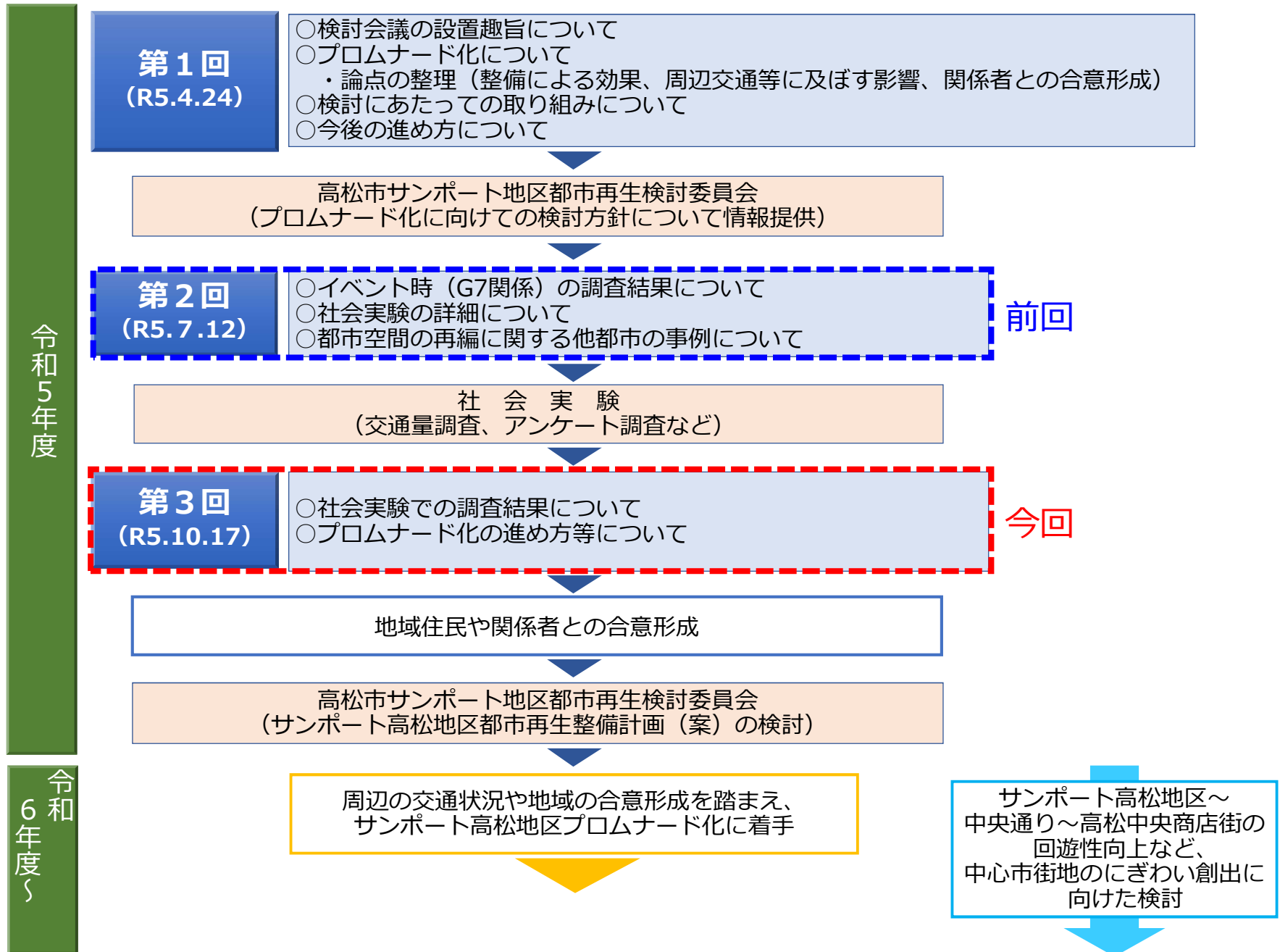
令和5年10月17日（火）

サンポート高松 高松シンボルタワー 展示場

第3回 高松中心市街地プロムナード化検討会議 説明資料

1	第2回検討会議のふりかえり	
	(1) 全体スケジュール	P. 2
	(2) 第2回の意見と今回の検討	P. 3
2	社会実験の調査結果	
	(1) 社会実験の概要	P. 6
	(2) 交通量調査結果	P. 8
3	アンケート調査結果	P. 16
4	事業者ヒアリング結果	P. 23
5	サンポート高松地区のプロムナード化の意義	P. 24
6	サンポート高松地区のプロムナード化の効果	P. 26
7	サンポート高松地区のプロムナード化の課題	
	(1) 交通処理とその対応方策	P. 29
	(2) 継続的な交通状況の確認	P. 36
	(3) 合意形成	P. 40
8	サンポート高松地区のプロムナード化の今後の進め方	P. 41

1 第2回検討会議のふりかえり (1) 全体スケジュール



1 第2回検討会議のふりかえり

(2) 第2回の意見と今回の検討

○第2回検討会議における意見と、今回の会議資料における検討項目を整理。

論点：「整備による効果」

意見

他都市で進んでいる大きな流れとして、自家用車をいかにして減らしていくかというところで、ウォークブルでにぎわいのあるまちづくりを目指しているといえるのではないか。

意見

G7各国は、日本と同様に、30年前、40年前に、中心市街地の衰退を経験し、現状では、他の各国はにぎわいのあるまちなかができている中で、既に他の課題に目を向け始めている。日本においては、特に地方都市において、こういった問題があり、香川、高松、あるいは同様の地方都市でも、日本としても、世界に対して、問題解決をしっかりとっていくということを大臣も力強く発言されていた。

意見

市としても、にぎわいや回遊性のあるまちづくりに取り組んでいくという方向で整備はしていかなければいけないし、市長も議会で同様の答弁をしている。

- ⇒ サポート高松地区のプロムナード化の意義：P24～25
- ⇒ サポート高松地区のプロムナード化の効果：P26～28

1 第2回検討会議のふりかえり

(2) 第2回の意見と今回の検討

論点：「周辺交通等に及ぼす影響」

【自動車交通】

意見

車と人がクロスするという部分をどう処理していくかが一番懸念しているところである。クレメントホテルの前の交差点は、時間によっては非常に渋滞するし、歩行者の安全性も考えると、歩車分離をどういう形で折り合いをつけるのかということも、この委員会で検討していただきたい。

- ⇒ 交通量調査結果：P.14～15
- ⇒ 交通処理とその対応方策：P.29～30

意見

アリーナにどの程度の集客があるのかの予想を加味した時に、プロムナード化できるのかということを懸念している。アリーナやホテルができることによって、どれぐらいの人流、物流が増えるのかというのをある程度予想数値も加味した形で検討をし、合意形成をしていく必要があるのではないか。

- ⇒ サポート高松地区のプロムナード化の効果：P.28
- ⇒ 継続的な交通状況の確認：P.37～39

意見

8月の社会実験時のアリーナ北側の道路について、4車線を2車線にするにあたって、図では車を両端に寄せる形の実験と見受けられる。ただ、「歩行者が横断しやすいよう道路の構造を工夫」との記載もあるので、どういったものをイメージされているのか。

- ⇒ サポート高松地区のプロムナード化の今後の進め方：P.41

1 第2回検討会議のふりかえり

(2) 第2回の意見と今回の検討

論点：「周辺交通等に及ぼす影響」

【公共交通】

意見

プロムナード化をしていく中で、自家用車の抑制が1つのキーポイントとしてあがっているが、公共交通機関の利用促進をあわせて進めていくことで車両の抑制に繋がっていくのではないかと考える。公共交通の利用促進もあわせて検討いただきたい。

⇒ サポート高松地区のプロムナード化の意義：P.25

論点：「関係者との合意形成」

意見

将来、アリーナが完成した後、特にイベント時等の特異な日の影響等については、予測にならざるをえないが、こういう形で一定の処理が可能である、あるいは追加的な措置等の対応について、しっかりと説明しないと市民、地元近隣の方の合意は得られないと思う。

説明責任を果たし、そして合意を丁寧にとっていくということは、非常に大事なプロセスとなる。第3回検討会議では、無理かもしれないが、それ以降で、しっかりと丁寧に行っていくことを大事にしていきたい。

⇒ 交通処理とその対応方策：P.29～35

⇒ 継続的な交通状況の確認：P.36～39

⇒ 合意形成：P.40

2 社会実験の調査結果

(1) 社会実験の概要

社会実験

○令和5年8月2日（水）～6日（日）までの5日間、県立アリーナ周辺道路を2車線化するとともに、2日（水）と6日（日）の2日間は、J R 高松駅北側道路を通行止にし、交通量調査を実施

【社会実験チラシ】

サポート高松地区における
プロムナード化の社会実験
ご協力をお願いします

県立アリーナ等の新たな施設整備が進むサポート高松地区において、より一層のにぎわいを創出するため、人が安全で快適に歩ける都市空間の再編（プロムナード化）に向けた課題検証を行うことを目的として、社会実験を実施します。

社会実験に伴い交通規制を行いますので、ご不便をお掛けし申し訳ございませんが、ご理解、ご協力をお願いいたします。

実施期間 令和5年8月
2日(水) 7:00～6日(日) 18:00
※期間中に荒天が予想される場合は、20日(日)～23日(水)に延期します

実施日時	8月2日(水) 7:00～6日(日) 18:00 ※荒天時は8月20日(日) 7:00～23日(水) 18:00に延期
内容	車線数減少 ※片側2車線から片側1車線に減少

交通規制

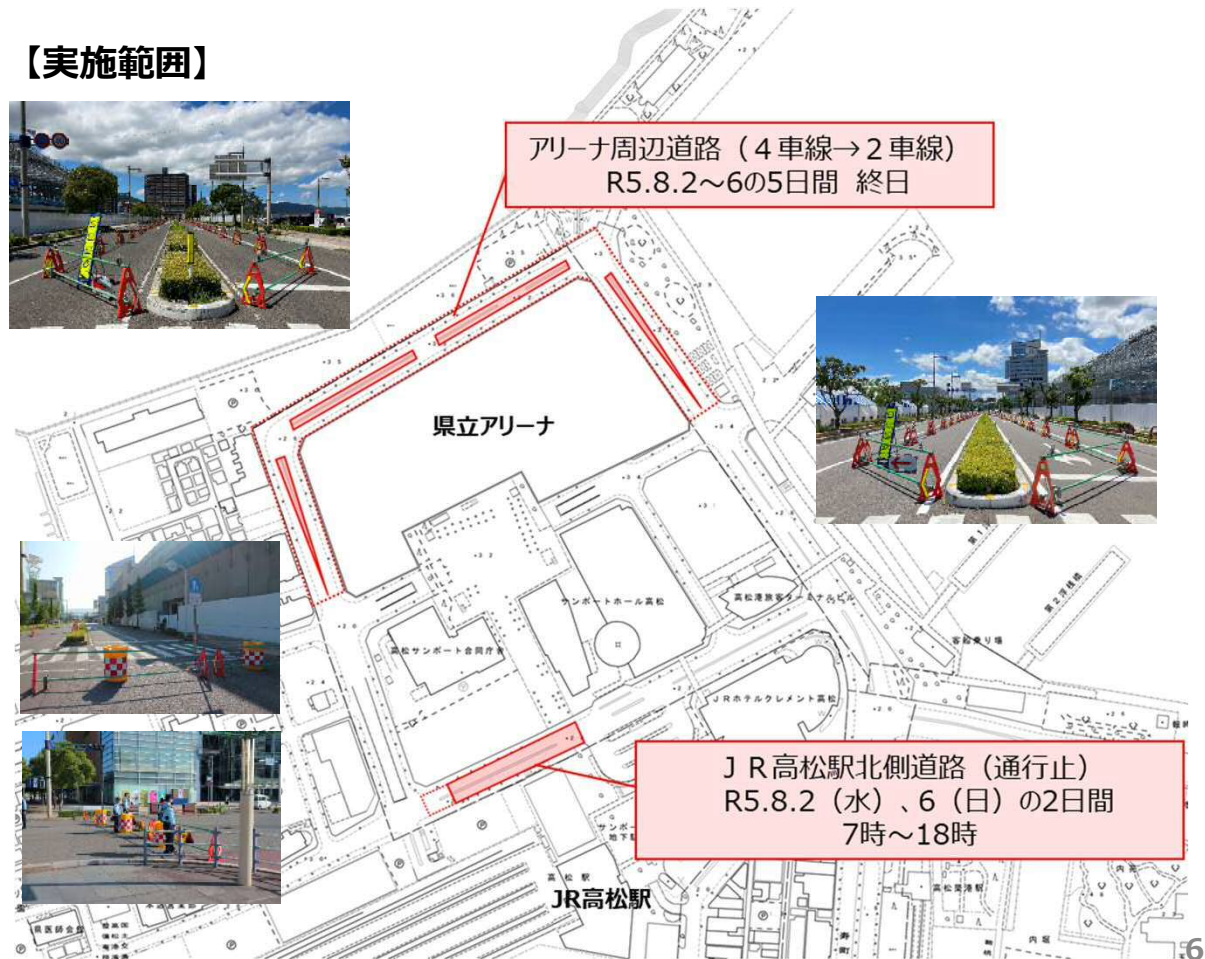
①8月2日(水)は、JR高松駅北側道路（TAKA-MATSU ORNE）や徳島文理大学高松キャンパス等の工事車両も迂回します

②8月2日(水)は、JR高松駅北側道路（TAKA-MATSU ORNE）や徳島文理大学高松キャンパス等の工事車両も迂回します

③8月6日(日)は、キッチンカーの集まるイベントも実施します！

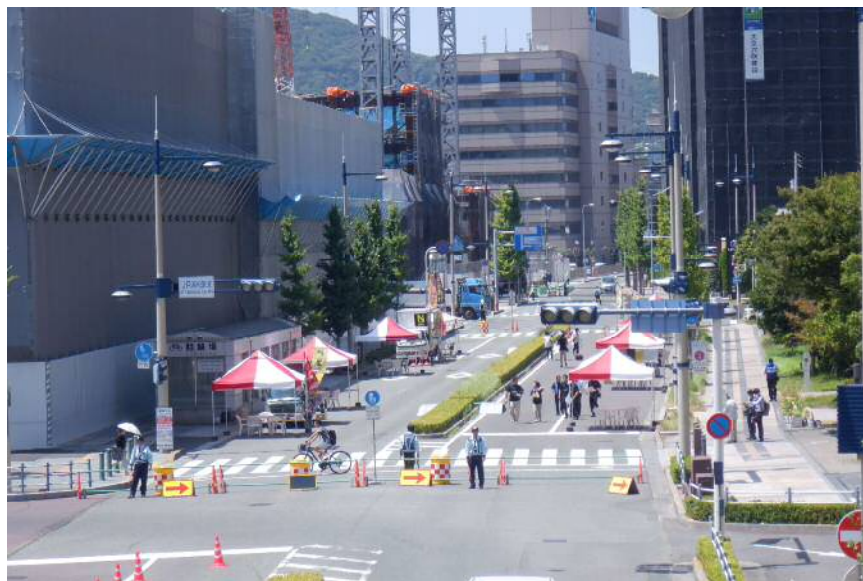
お問い合わせ先：青川県都市計画課 087-832-3557

【実施範囲】



2 社会実験の調査結果 (1) 社会実験の概要

【社会実験の状況】



2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

交通量調査の概要

- 調査箇所：下図参照
- 調査期間：令和5年8月2日（水）、6日（日）（2日間）7:00~19:00

【調査箇所】



【調査風景】



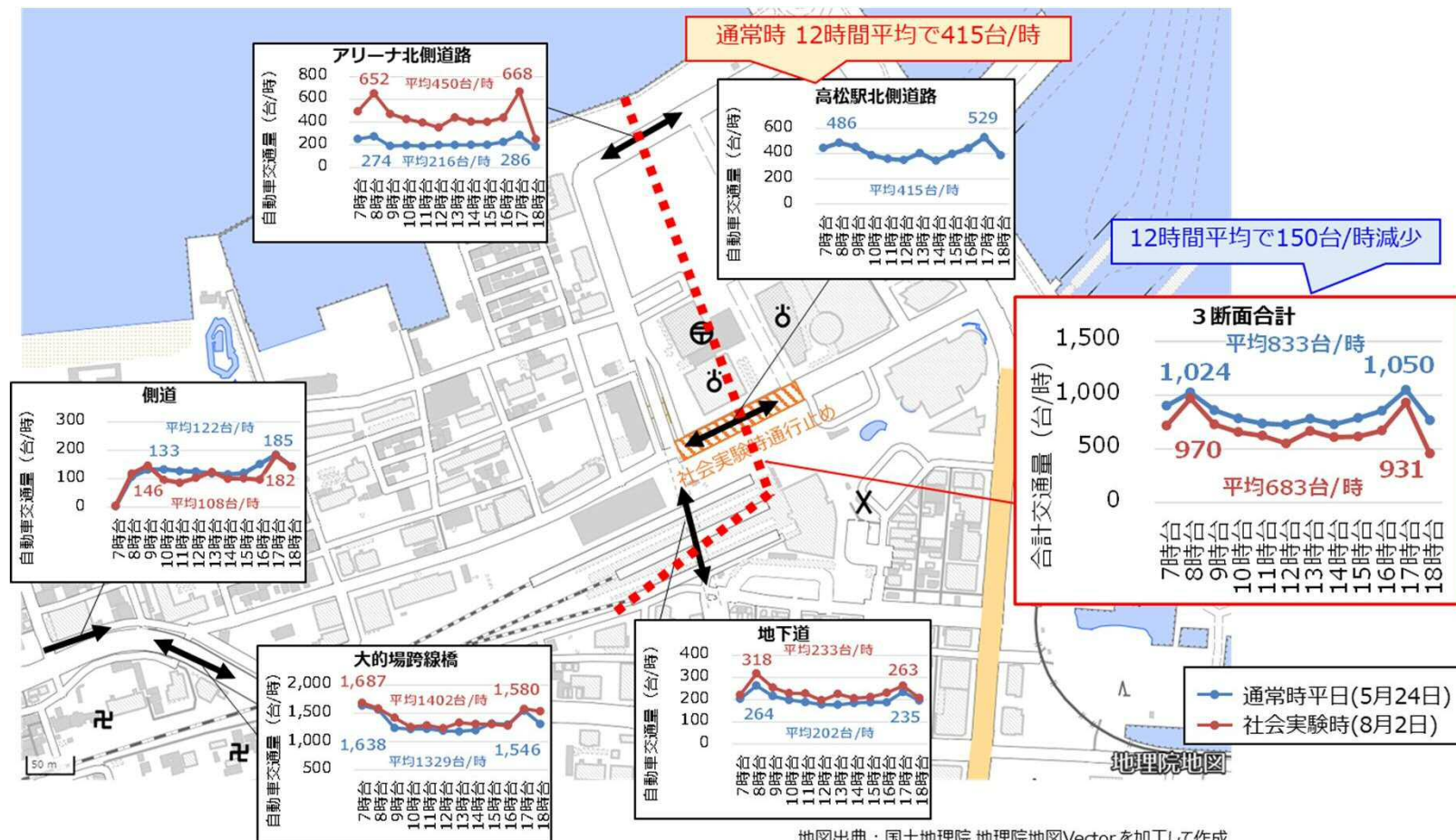
ビデオ撮影を併せて実施

2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

交通量調査の結果

平日：社会実験時 8/2(水) と通常時 5/24(水) の比較

- 通常時(5/24)に高松駅北側道路を通過している交通量は12時間平均で415台/時であり、社会実験時(8/2)に高松駅北側道路を通行止めとしたことにより、アリーナ北側道路をはじめ、地下道・大的場跨線橋で交通量の増加が見られ、迂回車両の影響によるものと考えられる。
- アリーナ北側道路・高松駅北側道路・地下道の3断面の合計交通量は、通常時に比べて社会実験時に12時間平均で150台/時減少しており、大的場跨線橋等の他の経路に転換したこと等が考えられる。



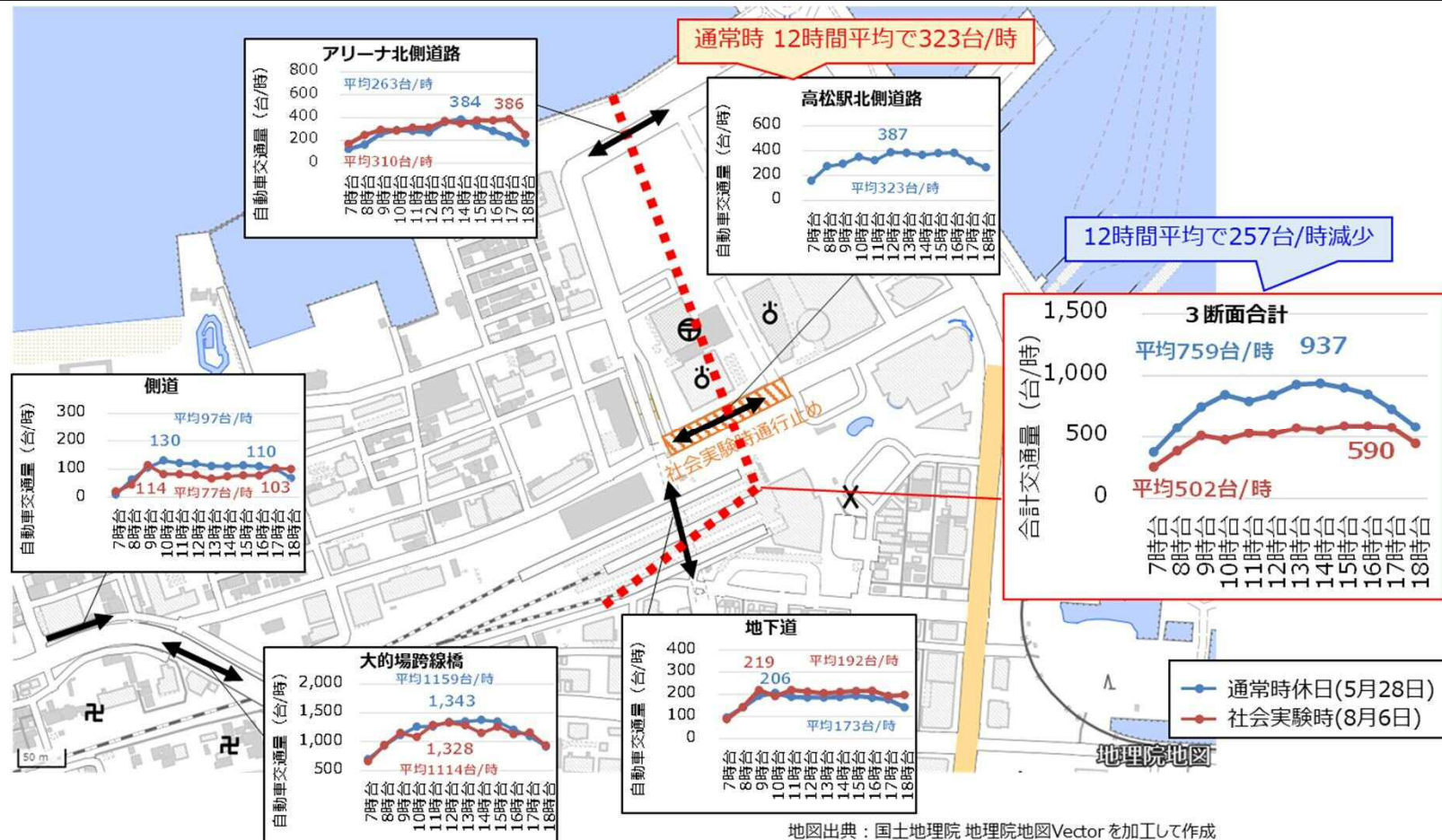
地図出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

交通量調査の結果

休日：社会実験時 8/6(日) と通常時 5/28(日) の比較

- 通常時(5/28)に高松駅北側道路を通過している交通量は12時間平均で323台/時であり、社会実験時(8/6)に高松駅北側道路を通行止めとしたことにより、アリーナ北側道路をはじめ、地下道で交通量が増加しており、迂回車両の影響によるものと考えられる。
- アリーナ北側道路・高松駅北側道路・地下道の3断面の合計交通量は、通常時に比べて社会実験時に12時間平均で257台/時減少しており、他の経路に転換したこと等が考えられる。



地図出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

アリーナ北側道路で必要とされる車線数

○社会実験時に通行止めを行った高松駅北側道路の迂回路として、交通量が増加したアリーナ北側道路では、交通量調査結果から算出した乗用車換算台数や日交通量から必要とされる車線数は2車線(往復)である。



【アリーナ北側道路】

■ 乗用車換算台数

	乗用車換算台数※1 ピーク時間帯	乗用車換算台数 (pcu/h)	往復2車線 基本交通容量※2 (pcu/h)	必要車線数※2
平日 8/2(水)	17時台	721	<2,500	2車線
休日 8/6(日)	16時台	398	<2,500	2車線

■ 日交通量

	12時間交通量 (台/12h)	日交通量※3 (台/日)	往復2車線 設計基準交通量※4 (台/日)	必要車線数※4
平日 8/2(水)	5,395	6,747	<12,000	2車線
休日 8/6(日)	3,718	4,798	<12,000	2車線

- ※1：大型車の加速性能や車長が乗用車と異なることから、大型車1台が乗用車数台分に相当するとして計算した台数(2台分で計算)
- ※2：社団法人 日本道路協会「道路の交通容量」(S59.9)における2方向2車線道路の基本交通容量から設定
- ※3：近隣のトラカンにおける曜日別の昼夜率を算出し12時間交通量に乗じて算出
水曜日昼夜率1.25、日曜日昼夜率1.29
(2023.4~2023.7水曜日・日曜日各平均)
- ※4：道路構造令における第4種第2級設計基準交通量より設定

出典：
交通量：交通量調査結果(8/2,8/6,5/24,28)
昼夜率：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター)
<https://www.jartico.or.jp/service/opendata/> (2023年6月~9月に利用)

2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

交差点解析 (玉藻北交差点)

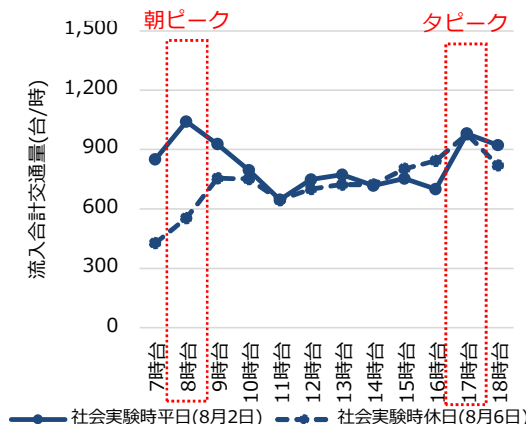
○社会実験時にアリーナ北側道路を迂回した交通の影響を受ける玉藻北交差点について、交通量調査結果による交差点解析を実施した結果、玉藻北交差点は交差点需要率、交通容量比ともに余裕のある結果となり、問題は見られなかった。

位置図



出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

玉藻北交差点 交通量



【交差点解析結果 (玉藻北交差点)】

0.9を超えると混雑する交差点と評価

1.0を超えると混雑と評価

対象時間帯	交差点需要率※1	車線	交通容量比※2		
			①	②	③
社会実験時平日(8/2) 朝ピーク時間帯 (8:00~9:00)	0.180	左折	—	0.218	0.248
		直進	0.147	0.142	—
		右折	0.018	—	0.265
社会実験時休日(8/6) タピーク時間帯 (17:00~18:00)	0.174	左折	—	0.197	0.190
		直進	0.116	0.141	—
		右折	0.045	—	0.264

※1 交差点需要率…1つの交差点全体としての交通を処理する能力(容量)に対する交通量比としての評価のこと。0.9を超えると円滑な交通処理ができない交差点として評価される。

※2 交通容量比…車線ごとの交通を処理する能力(容量)に対する交通量比として、混雑度合いを評価するための指標。1.0以上の場合、該当する車線では、交差点の通過に複数回の信号待ちが生じる可能性がある。

2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

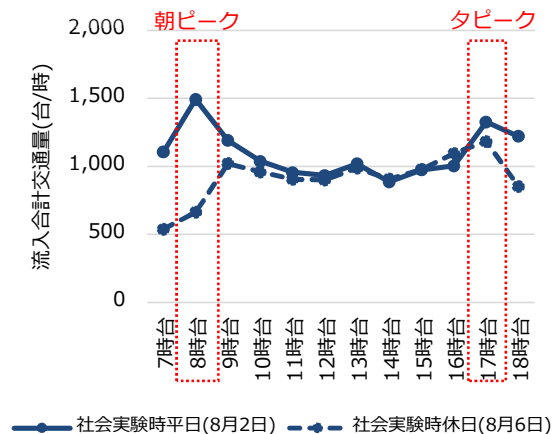
交差点解析 (玉藻交差点)

○社会実験時にアリーナ北側道路を迂回した交通の影響を受ける玉藻交差点について、交通量調査結果による交差点解析を実施した結果、玉藻交差点は交差点需要率、交通容量比ともに余裕のある結果となり、問題は見られなかった。

位置図



玉藻交差点 交通量



【交差点解析結果 (玉藻交差点)】

0.9を超えると混雑する
交差点と評価

1.0を超えると混雑と評価

対象時間帯	交差点需要率※1	車線	交通容量比※2		
			④	⑤	⑥
社会実験時平日(8/2) 朝ピーク時間帯 (8:00~9:00)	0.212	左折	0.368	0.138	—
		直進	0.092	—	0.126
		右折	—	0.633	0.156
社会実験時休日(8/6) 夕ピーク時間帯 (17:00~18:00)	0.157	左折	0.216	0.085	—
		直進	0.153	—	0.172
		右折	—	0.470	0.050

※1 交差点需要率… 1つの交差点全体としての交通を処理する能力(容量)に対する交通量比としての評価のこと。0.9を超えると円滑な交通処理ができない交差点として評価される。

※2 交通容量比… 車線ごとの交通を処理する能力(容量)に対する交通量比として、混雑度合いを評価するための指標。1.0以上の場合、該当する車線では、交差点の通過に複数回の信号待ちが生じる可能性がある。

2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

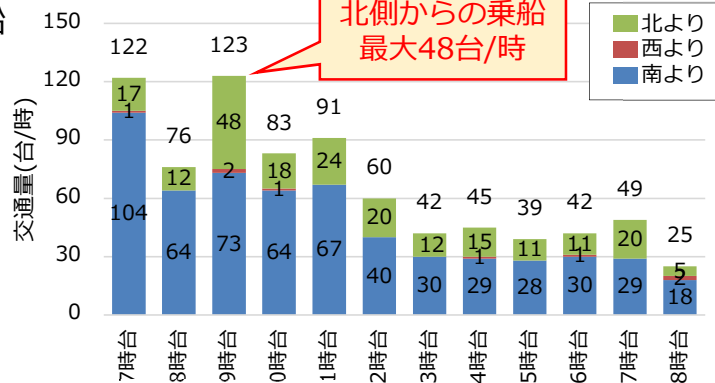
フェリー乗り場交差点の交通量

- 乗船方向（フェリー乗り場行き）は朝、下船方向（フェリー乗り場から流出）は夕方にピークが見られた。
- 乗船、下船ともに南側との流動が多くなっており、フェリー乗り場の南側にある玉藻北交差点・玉藻交差点ではフェリー到着時に集中して車両が通過していることが考えられる。
- フェリー乗り場から北側との流動も一定程度ある。

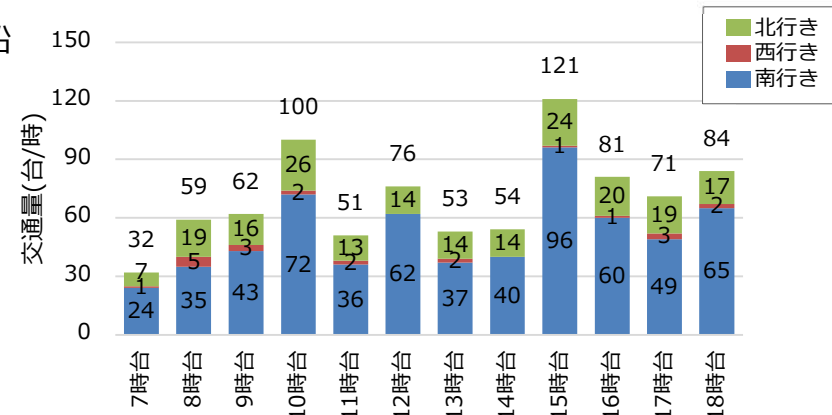


■ 社会実験時平日 (8/2 水)

・乗船

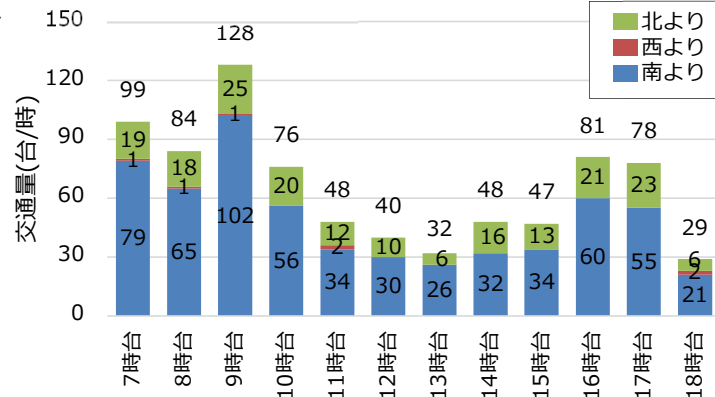


・下船

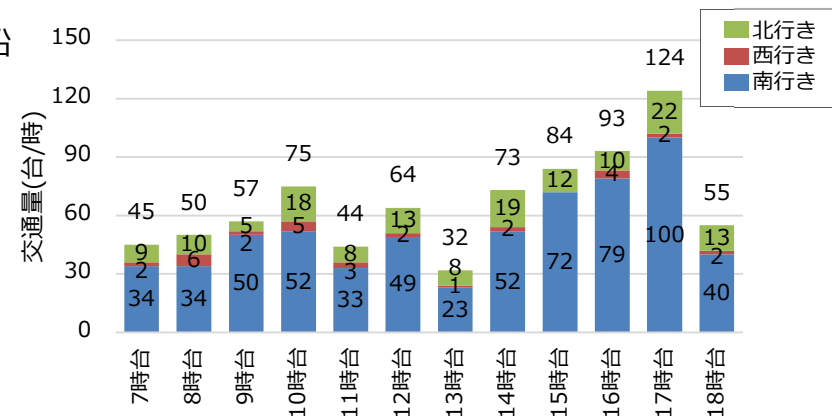


■ 社会実験時休日 (8/6 日)

・乗船



・下船



2 社会実験の調査結果 (2) 交通量調査結果

社会実験時の一時的な渋滞（玉藻北・玉藻交差点）

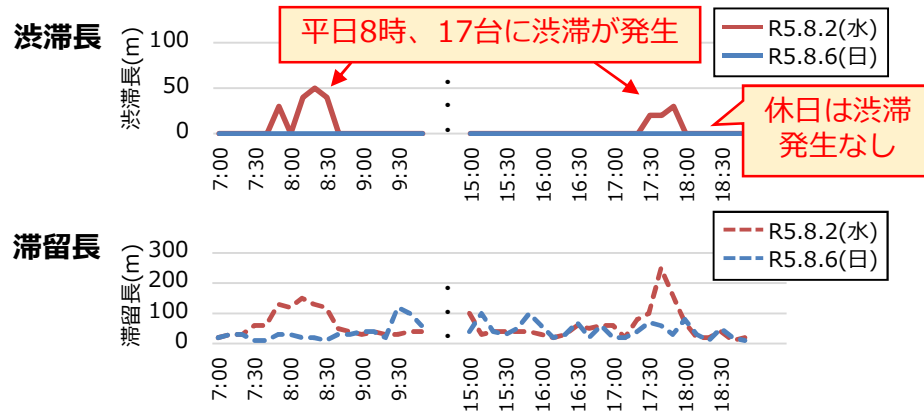
○ 社会実験時に玉藻北交差点で渋滞長調査を実施したところ、平日朝・夕のピーク時で一時的に渋滞が発生し、主に南向きの第1車線に滞留している状況が確認された。

⇒ 渋滞が発生した課題への対応については、後述する。：P.29～30



フェリー時刻表

	高松港発		高松港着	
	行先	発地	行先	発地
7 時 台	1便	7:20 土庄	7:10 池田	3便
			7:36 土庄	
	4便	8:00 男木島	8:00 宮浦	3便
		8:02 土庄	8:30 女木島	
8 時 台	1便	8:12 宮浦	8:35 土庄	3便
		8:32 池田		
	4便	17:10 女木島	17:25 池田	3便
		17:20 土庄	17:30 土庄	
1 7 時 台	1便	17:40 池田	17:40 男木島	3便
		17:50 土庄		
	4便	18:05 宮浦	18:00 宮浦	3便
		18:10 男木島	18:30 土庄	
1 8 時 台	1便	18:40 女木島	18:30 女木島	3便
		18:50 土庄		
	4便			3便



※渋滞長とは、滞留長で観測した車輛が、その青信号で抜け残った場合、停止線から滞留長で観測した車輛までの距離。
 ※滞留長とは、観測流入部の信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車輛までの距離。

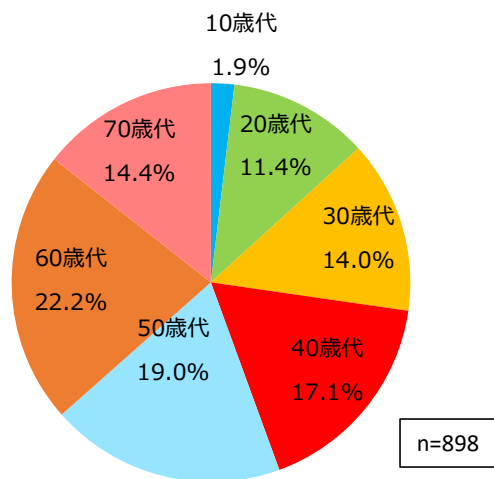
3 アンケート調査結果

調査概要

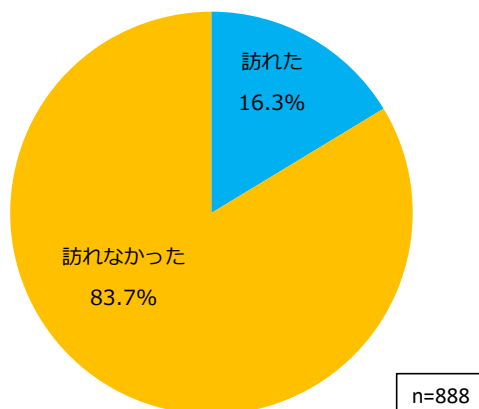
- 調査対象者：高松市に居住している18歳以上75歳未満の市民
- 調査期間：令和5年7月28日～令和5年8月31日
- 配布数：4,000票
- 回答数：904票（うち、Web231票） 回収率：22.6%

回答者の属性

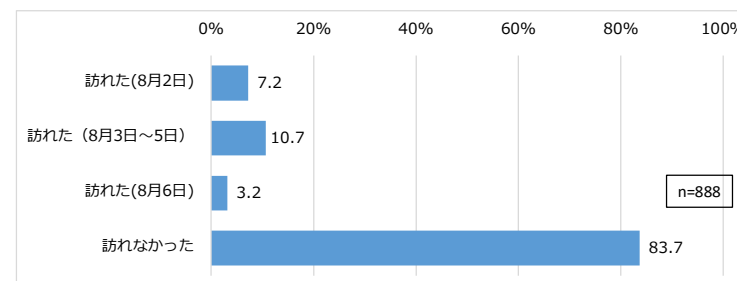
【年齢】



【社会実験中に訪れたか】



【いつサンポート高松地区を訪れたか】
※複数回答

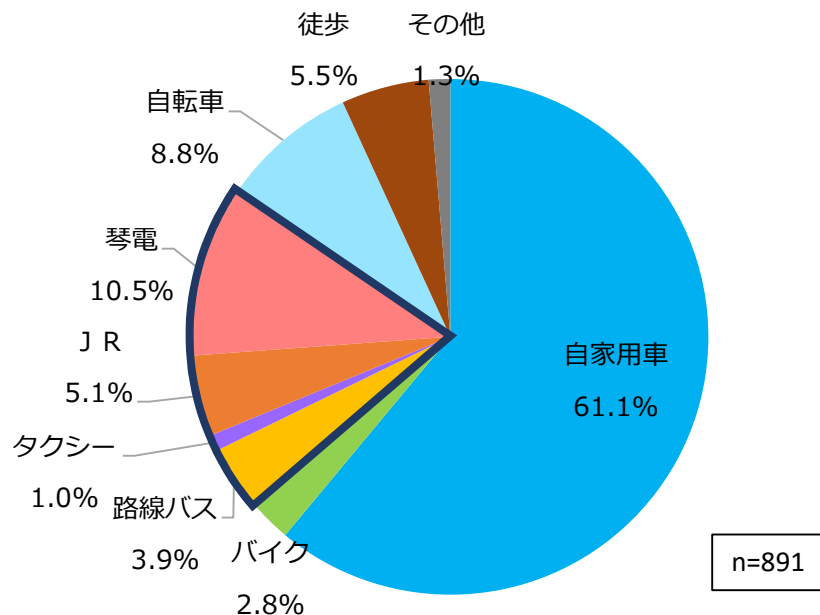


3 アンケート調査結果

交通手段

問 サンポート高松地区を訪れる際の交通手段について教えてください。

- サンポート高松地区を訪れる際の交通手段は、自家用車が61.1%を占めている。
- 公共交通利用者の割合は、20.5%となっている。

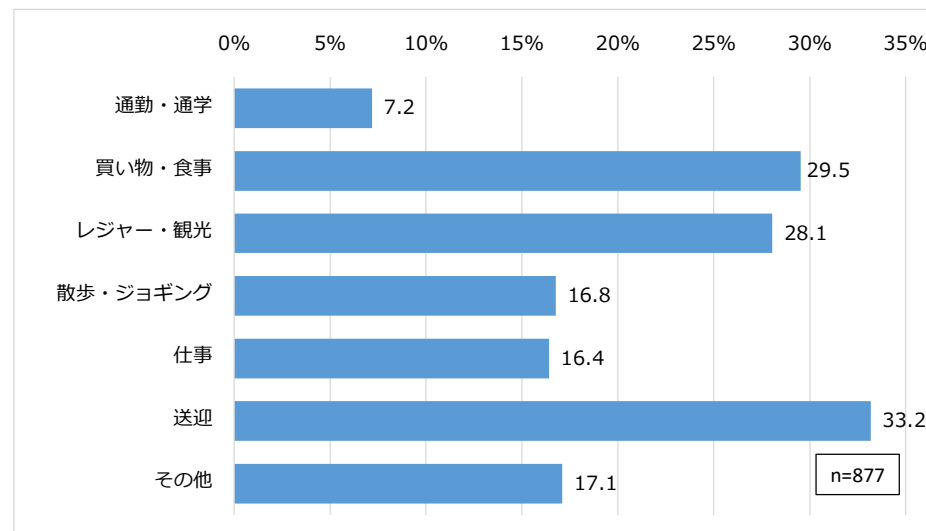


青囲い（公共交通）：■路線バス、■タクシー、■JR、■琴電

サンポート高松地区を訪れる目的

問 サンポート高松地区を訪れる主な目的は何ですか。（該当するもの全て）

- サンポート高松地区を訪れる主な目的は、「送迎」が33.2%と最も多く、次いで、「買い物・食事」が29.5%、「レジャー・観光」が28.1%となっている。



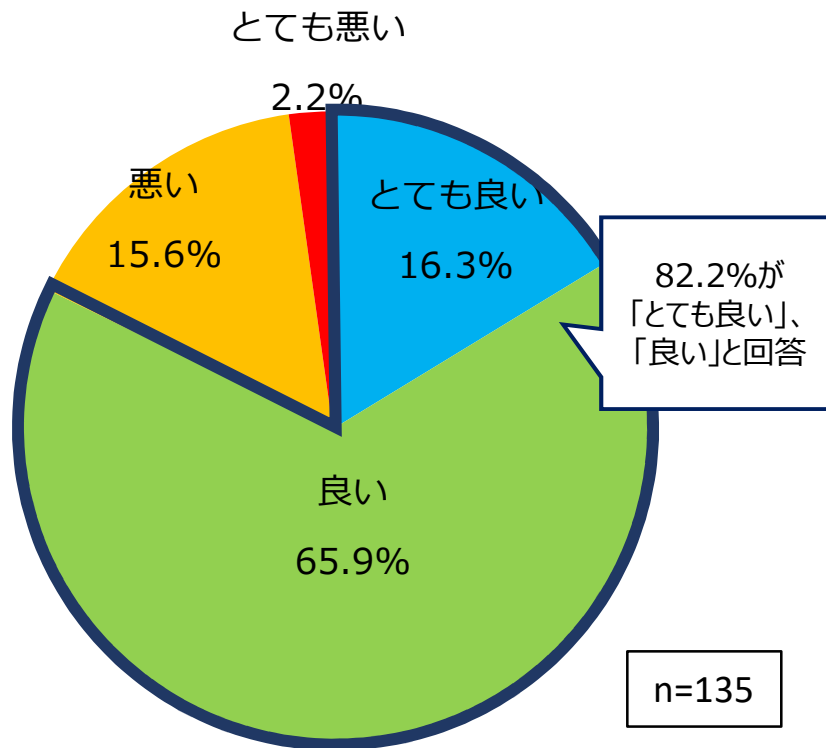
3 アンケート調査結果

社会実験に対する評価

社会実験時にサンポート高松地区を訪れた方

問 社会実験について、どのように感じましたか。

○回答者のうち、社会実験について、「とても良い」又は「良い」と回答したのは、82.2%、「悪い」又は「とても悪い」と回答したのは、17.8%となっている。



■「とても良い」と「良い」の理由（抜粋）

- ・自家用車以外の交通手段を選択するきっかけになる。
- ・実際に体験することで理解が進むと思う。
- ・車や交通事情への影響を調べる必要があると思う。
- ・事業を行うための客観的な指標となるから。
- ・利用者、近隣住民に体感していただくために非常に良い取組だと思う。

■「悪い」の理由（抜粋）

- ・仕事場に近づくのが難しくなる。
- ・駅横が通り抜けできないことで朝の通過交通が減ったことは良かったが、西側から合同庁舎に車で進入するルートが無駄に遠回りで分かりにくい。
- ・送迎にはよくない。車が止められない。

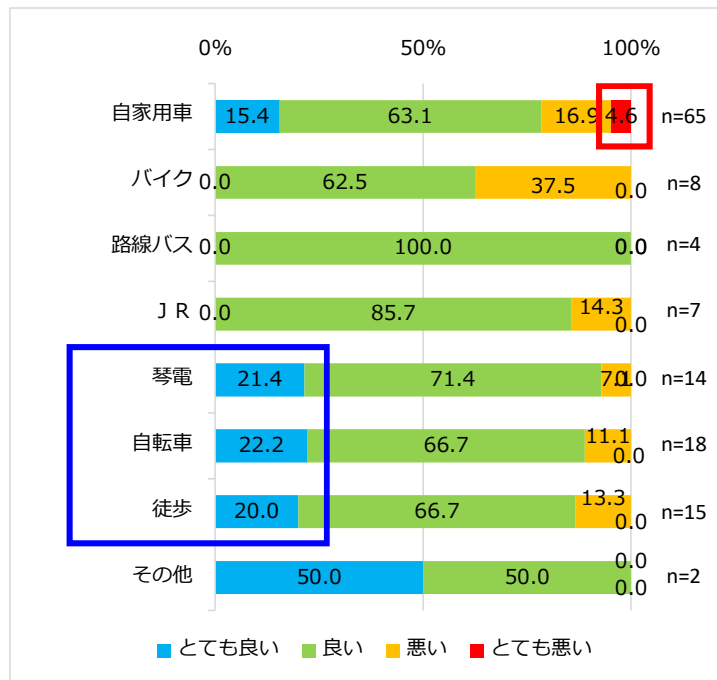
3 アンケート調査結果

社会実験に対する評価

■ 社会実験の期間中に、サンポート高松地区に訪れた方を対象に、交通手段別及び主な目的別に、社会実験に対する評価を確認

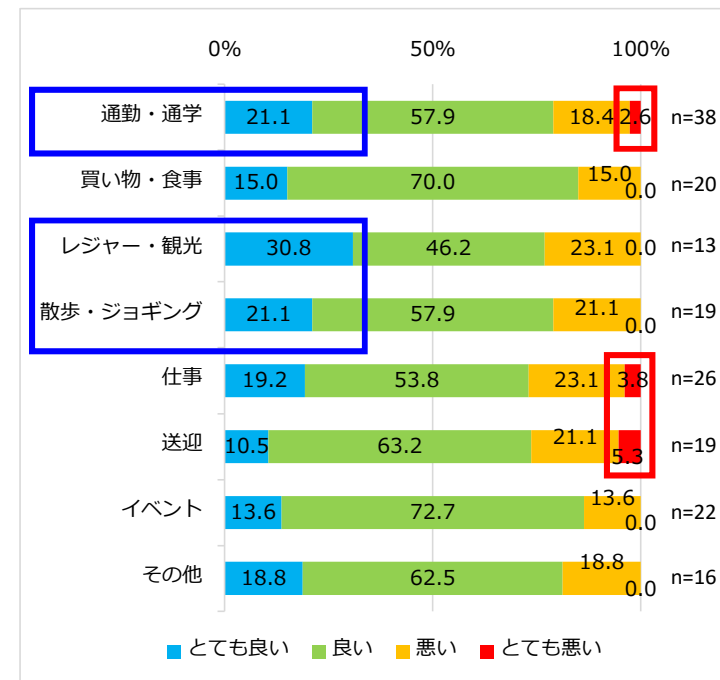
社会実験時にサンポート高松地区に訪れた方の
交通手段別の評価

- 「琴電」や「自転車」、「徒歩」で来訪した方が「とても良い」を選択する傾向が高くなっている。
- 「とても悪い」を選択したのは、「自家用車」での来訪者となっている。



社会実験時にサンポート高松地区に訪れた方の
主な目的別の評価

- 「レジャー・観光」や「通勤・通学」、「散歩・ジョギング」を目的とした来訪者が「とても良い」を選択する傾向が高くなっている。
- 「とても悪い」を選択したのは、「通勤・通学」や「仕事」、「送迎」を目的とした来訪者となっている。

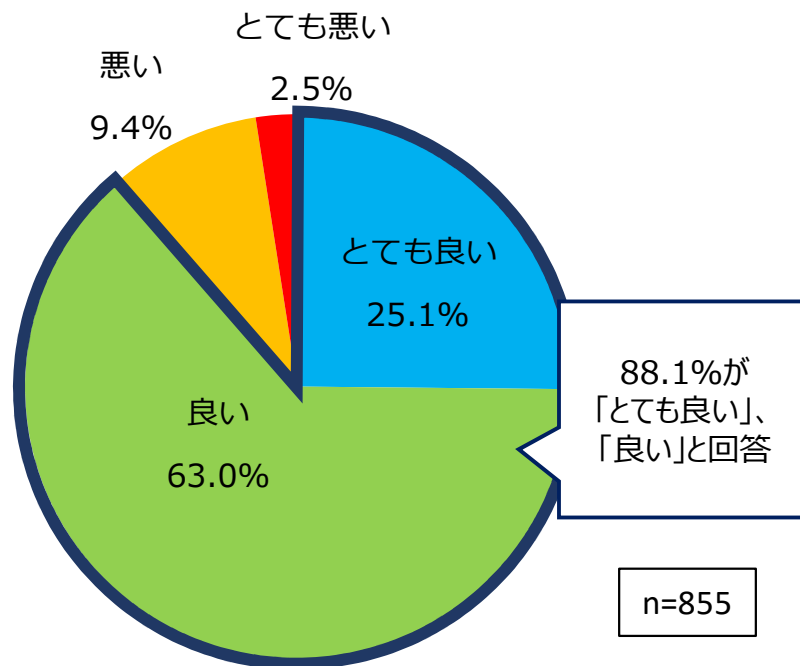


3 アンケート調査結果

J R高松駅から県立アリーナのpromenade化に対する評価

問 J R高松駅から県立アリーナのpromenade化について、あなたの考えに近いものを教えてください。

○回答者のうち、promenade化について、「とても良い」又は「良い」と回答したのは、88.1%、「悪い」又は「とても悪い」と回答したのは、11.9%となっている。



■「とても良い」と「良い」の理由（抜粋）

- ・サンポート高松地区内での徒歩移動がしやすくなりそうだから。
- ・今後施設が増えるとともに人通りも増えると思うので、信号や車通りがない方が歩行者にやさしい。
- ・イベント時に安全性が確保できる。
- ・ヨーロッパの都市は中心地から車の交通量を少なくする方向に進んでいます。人々は環境のために、移動手段を公共交通機関や自転車や徒歩を多くするべきです。また安全に歩けることはとても重要です。このpromenade化、徒歩でのアクセスを増やし、安全を確保する案はとても良いとおもいます。
- ・にぎわいに繋がるのであればよいと思う。

■「悪い」と「とても悪い」の理由（抜粋）

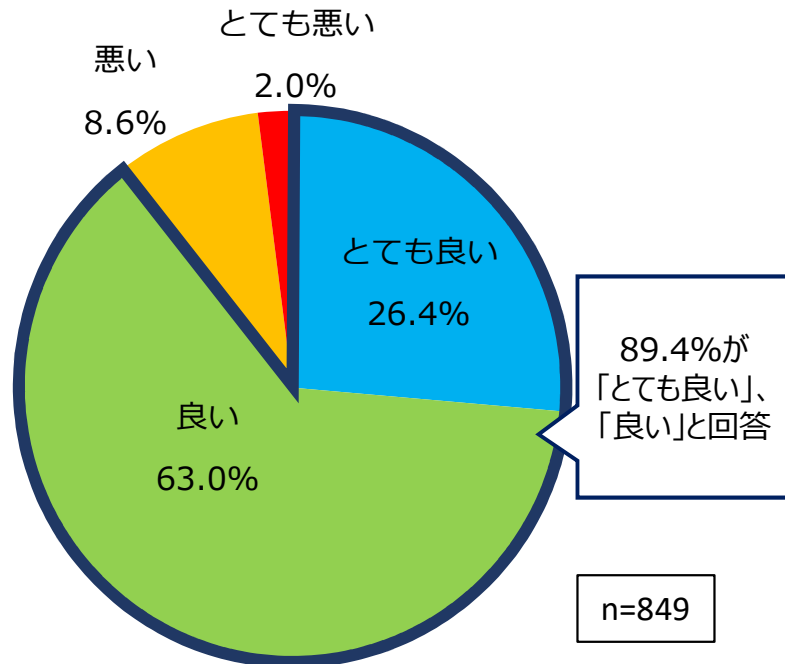
- ・自動車中心の社会で車が不便になるのは厳しいと感じた。
- ・仕事場・送迎が遠回りになる。
- ・都会のように公共交通機関が便利ではないので自家用車を利用している。普段はいいが、人が集まる日は渋滞と思う。
- ・フェリー乗り場にアクセスしにくくなる。

3 アンケート調査結果

県立アリーナからウォーターフロントのプロムナード化に対する評価

問 県立アリーナからウォーターフロントのプロムナード化について、あなたの考えに近いものを教えてください。

○回答者のうち、プロムナード化について、「とても良い」又は「良い」と回答したのは、89.4%、「悪い」又は「とても悪い」と回答したのは、10.6%となっている。



■「とても良い」と「良い」の理由（抜粋）

- ・いろんなイベントが安全を確保しながら楽しめそう。駐車がしにくいので、もっと利用しやすい駐車場の場所、方法、設計を考えてほしい。現状の駐車場は、イベント等がある場合、すぐ満車になり、停めにくい、遠いなど問題点が多数ある。
- ・サンポート高松地区は夜になるとバイクや車で走っている若者がいたのですごく近寄りやすい雰囲気であった。(海も近く景色もいいので残念であった。)プロムナード化すると、安全性も高められるうえに、利便性も向上すると思う。人も集まると思うし、イベント等も開催しやすいのではないかな。
- ・大規模イベントが開催しやすそう。 ・景観が良くなると思う。

■「悪い」と「とても悪い」の理由（抜粋）

- ・今の提案では、移動負担が多くなるので、身体の不自由な方にも配慮が必要だと思います。
- ・外観はいいと思うが、駐車場の問題・アリーナでイベントがあった場合観客の入退場時の動線が、一方向しかない。
- ・人が多くなくのんびりした感じで海を眺められる今の状態が良いと思ったから。
- ・フェリー乗り場にアクセスしにくくなる。

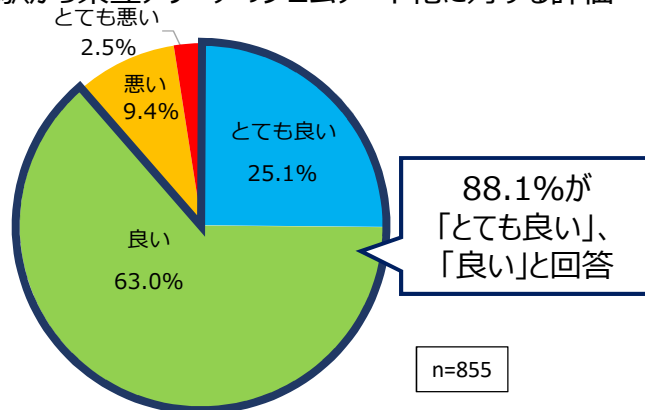
3 アンケート調査結果

○高松市民を対象としたアンケート調査結果から、「JR高松駅から県立アリーナ」、「県立アリーナからウォーターフロント」のプロムナード化ともに、評価は高くなっており、G7関連イベント時の来場者アンケート結果とともにプロムナード化に対する期待がうかがえる。

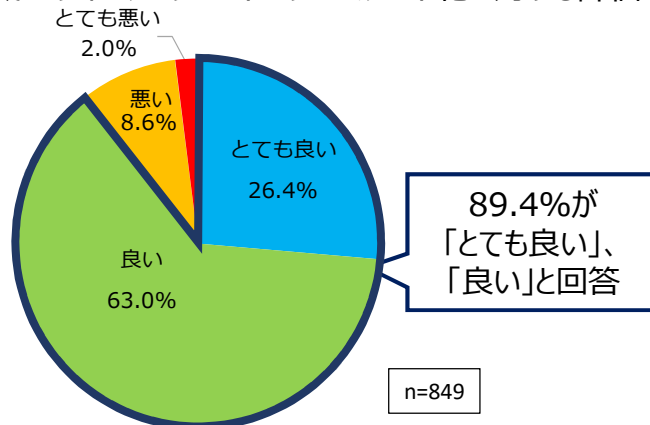
市民アンケート結果（8月）とG7関連イベント時のアンケート結果（5月）

市民アンケート調査時（8月）

■ JR高松駅から県立アリーナのプロムナード化に対する評価

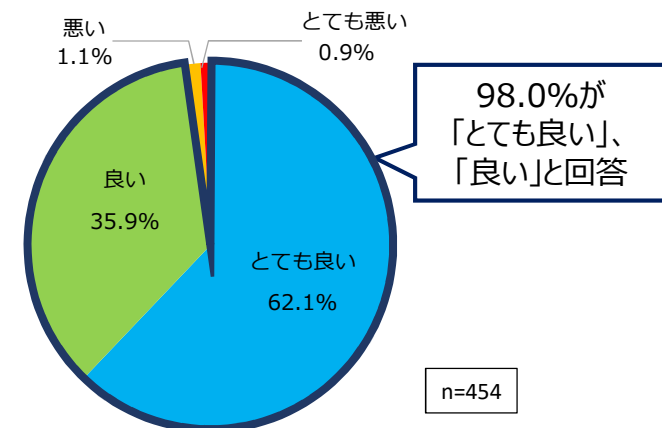


■ 県立アリーナからウォーターフロントのプロムナード化に対する評価



G7関連イベント時（5月）

■ 道路のにぎわい空間への転換に対する評価



4 事業者ヒアリング結果

実施概要

- 対象者**：四国旅客鉄道(株)、(一社)香川県バス協会、高松タクシー協会、香川県旅客船協会、シンボルタワー開発(株)、(一社)香川県トラック協会
- 期間**：令和5年8月17日(木)～令和5年9月8日(金)
- 方法**：聞き取り
- 内容**：サンポート高松地区におけるプロムナード化について

ヒアリング結果

- 事業者ヒアリングの結果を、プロムナード化に対する「期待（整備による効果）」と「課題（周辺交通等に及ぼす影響）」の観点で整理。
- プロムナード化に対する期待も伺える一方、課題については関係者が連携して取り組む必要。

プロムナード化の箇所	期待 (整備による効果)	課題 (周辺交通等に及ぼす影響)
【高松駅北側道路】 JR高松駅から 県立アリーナ のプロムナード化	<ul style="list-style-type: none">➤ 行き来のしやすさの面、アリーナ完成後の集客の動線を考えると、通行止めにして歩行者専用が良い。➤ 歩いて移動しやすく、滞在しやすく、イベントスペースとしての活用。➤ 定期的にイベントを開催することによる人流の増加。	<ul style="list-style-type: none">➤ 平日朝の、迂回交通による多目的広場西交差点の西側市道で発生する混雑への対応。➤ 本町踏切の渋滞悪化への対応。➤ 車利用の来店もある商業施設への対応。
【アリーナ北側道路】 県立アリーナから ウォーターフロント のプロムナード化	<ul style="list-style-type: none">➤ 海まで回遊性が高まって人流が増加することにより、商業施設への来店者が増えることを期待。➤ 片側2車線から1車線に車線減少することによる、路上駐車解消。	<ul style="list-style-type: none">➤ 自動車交通の往来を確保するため、車道を残す必要への対応。➤ アリーナやホテル等の各施設が出来て集客があった際の、車や人の流れの影響への対応。

5 サンポート高松地区のプロムナード化の意義

- 県立アリーナ等の施設整備が進むサンポート高松地区において、より一層地区の魅力を高め、にぎわいを創出するためには、安全で快適な歩行者動線を確保し、歩いて楽しめるまちづくりが求められている。
 - ⇒人口減少が進む中でも、街中に歩く人を増やすことにより「にぎわいを創出」。
 - ⇒「持続可能な都市の発展に向けた協働」をテーマに開催された、G7香川・高松都市大臣会合（令和5年7月）のコミュニケ（共同声明）において、安全で快適なウォーカブル空間の重要性を強調。

人口減少局面においてもにぎわい創出

■ 将来人口の推計



出典：かがわ人口ビジョン（令和2年3月改訂版）

■ 街中に歩く人を増やすことによりにぎわいを創出



さぬきマルシェinサンポート～SDGsマルシェ～（R5.5.21）

G7香川・高松都市大臣会合

■ セッションの様子（かがわ国際会議場）



出典：国土交通省HP



KAGAWA TAKAMATSU
Sustainable Urban Development
Ministers' Meeting

■ G7都市大臣会合コミュニケ（6頁抜粋）

17. 交通、モビリティ、ウォーカビリティ:

我々は、徒歩、自転車、アクセスしやすく、バリアフリーな公共交通機関など、より効果的で持続可能な交通手段を提供することの重要性を強調する。

（中略）

すべての人々にとって魅力的で、アクセスしやすく、健康的な都市を実現するためには、安全で快適なウォーカブル空間の総合的な設計、開発、管理を強化し、人力による移動を奨励すべきであることを強調する。これは、交通サービスやインフラを所有、管理、運営し、公共空間や交通サービスを改善したいと思う、官民の連携によって実現できる。

出典：国土交通省HP

5 サンポート高松地区のプロムナード化の意義

○「歩いて楽しめるまちづくり」の実現に向けた方策としてのプロムナード化

歩いて楽しめるまちづくり

① 歩行者の回遊性・周遊性の向上及び安全性の確保

- ・ 県立アリーナをはじめ、駅ビルや大学、外資系最高級ホテル等、サンポート高松地区内への様々な施設整備が進められており、今後、より一層来訪者の増加が予想される中、歩行者の空間や安全性の確保等、来訪者に配慮した地区の空間整備が必要である。

② サンポート高松地区のにぎわい創出

- ・ サンポート高松地区の歩行者の周遊性・回遊性の向上を図り、商業施設や周辺店舗等の集客増加による地域経済活性化に繋げる必要がある。

③ 香川県、高松市のまちづくり関連計画の方針の実現

- ・ 県の総合計画の基本目標において「人生100年時代のフロンティア県」の実現を目指すとともに、高松市の総合計画においても「環瀬戸内海圏の中核都市としてふさわしいまち」として、人々の回遊性を高めるなどの中心市街地の活性化に取り組むこととしている。

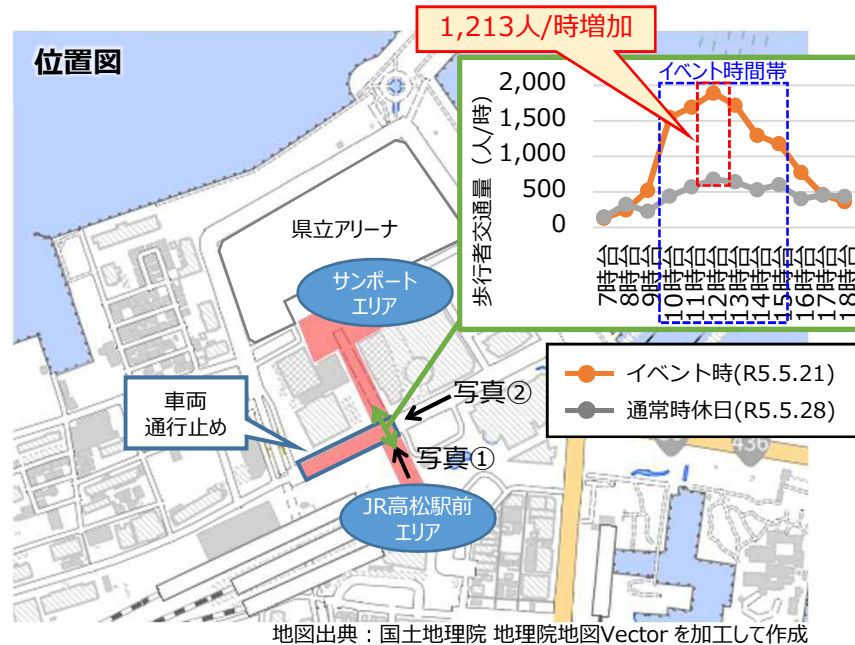
④ 自家用車の抑制と公共交通利用促進によるウォークアブルなまちの形成

- ・ 地方都市において自動車への依存は非常に高い状況であるが、コンパクト・シティを形成する上で、自動車、自転車・歩行者が相互に安全で安心して通行できるまちづくりを実現するためには、適正な自動車の利用抑制とそれに代わる公共交通の利用促進を同時に進めることで、中心市街地における歩行者の回遊性を高め、まち全体の活性化に繋げる必要がある。

6 サポート高松地区のプロムナード化の効果

○令和5年5月21日(日)に実施したG7関連イベントでは、JR高松駅北側道路の一部を車両通行止めにし、実験的にプロムナード化することによって、サポートエリアと高松駅前エリアを一体的に活用し、「歩行者の安全で快適な行き来の確保」や「にぎわいの創出」を実施。

歩行者の安全で快適な行き来、にぎわいの創出



歩行者が車や信号を気にせず
安全で快適な行き来の確保



街中に歩く人を増やし
にぎわいを創出

【将来イメージ】



※ これらのパースはプロムナードの検討用に将来イメージをお示しているものであり、方針等が決定したものではありません

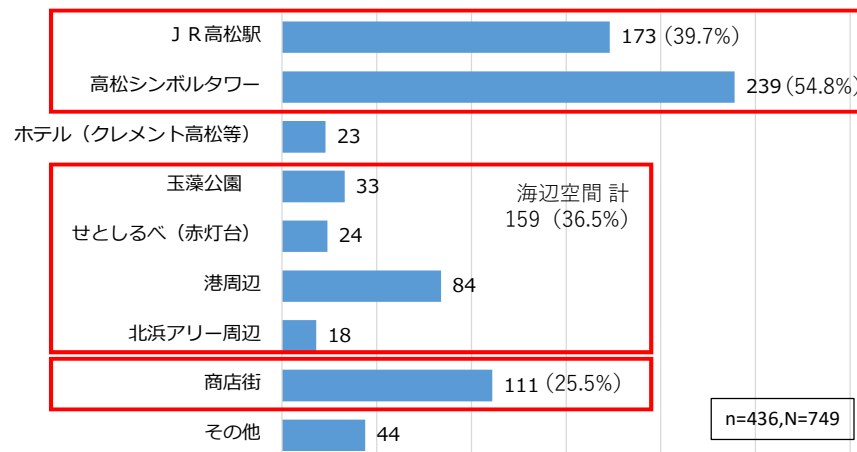
6 サンポート高松地区のプロムナード化の効果

○イベント来場者アンケートや携帯GPSデータから、近隣の商業施設や商店街への回遊が確認され、波及効果が期待できるとともに、海辺空間（港周辺等）との親和性も高い。

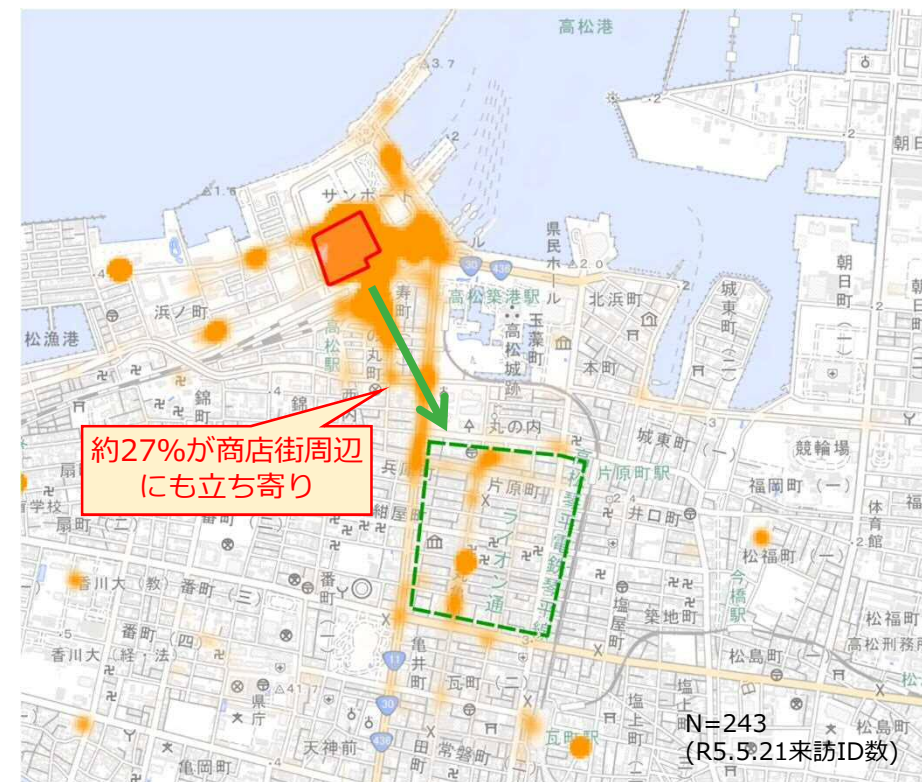
にぎわいの創出につながる回遊状況

イベント来場者アンケートによる回遊状況

■本日(R5.5.21)、周辺で訪れた、またはこれから訪れる場所



携帯GPSデータによる回遊状況



地図出典：地理院地図を加工して作成、データ提供元：(株)Agoop

※分析エリア(赤枠)内に10時～16時までに流入したIDに限定し、その日のGPSの密度を示しており、点が多い(密度が高い)程、濃い色に表示。

6 サポート高松地区のpromenade化の効果

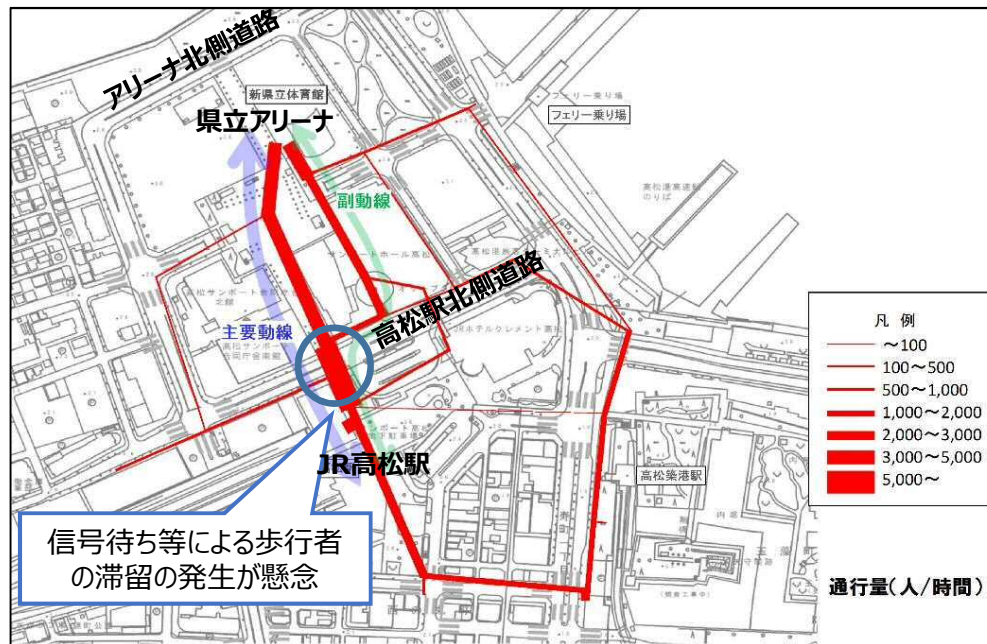
JR高松駅から県立アリーナのpromenade

- 現況道路構造の場合、県立アリーナでの大規模イベント時に、JR高松駅北側の横断歩道部に歩行者が集中し、信号待ち等による歩行者の滞留の発生が懸念される。
⇒promenade化によって、歩行空間が広がり、横断歩道や信号も必要なくなるため、歩行者動線を確保し、安全で快適な往来が期待できる。

県立アリーナからウォーターフロントのpromenade

- 現況の道路構造では、今後、県立アリーナ等が開設すれば、アリーナ北側道路において路上駐車増加による環境の悪化が懸念される。
⇒promenade化によって、交通量に見合った車線構成とすることで、路上駐車解消が期待できる。

■ 県立アリーナでの大規模イベント時の歩行者交通量予測



(メインアリーナにおいて1万人規模のコンサートを開催した場合)

■ 路上駐車状況



社会実験時 (8/2(水))14時20分頃



社会実験時に路上駐車は見られない

7 サンポート高松地区のpromナード化の課題①

(1) 交通処理とその対応方策【玉藻北交差点、玉藻交差点】

玉藻北交差点、玉藻交差点の一時的な渋滞

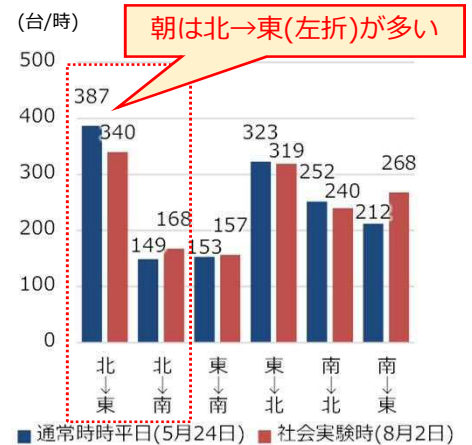
- 社会実験時には、平日朝8時台、夕17時台に一時的に渋滞が見られ、これは、玉藻北交差点と玉藻交差点の信号の、南進青時間が一致していないことによる先詰まりが原因として考えられる。
- 平日朝8時台の玉藻交差点は、北→東(左折)の方が北→南(直進)よりも多い状況である。

【位置図】

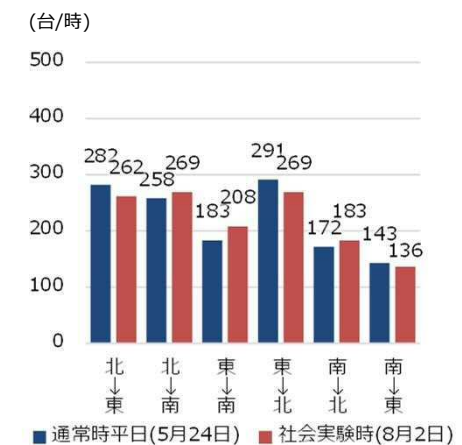


出典：国土地理院 地理院地図Vector を加工して作成

■ 玉藻交差点方向別交通量(平日8時台)



■ 玉藻交差点方向別交通量(平日17時台)



7 サポート高松地区のpromナード化の課題①

(1) 交通処理とその対応方策【玉藻北交差点、玉藻交差点】

玉藻北交差点、玉藻交差点の一時的な渋滞の対策

- 信号現示を確認すると玉藻北交差点が南進（①→②）可能時に、玉藻交差点は左折（④→⑤）不可となっており、玉藻交差点で左折したい車両は先詰まりとなっている。【STEP1～8】
- また、高松駅北側道路の通行止めに伴う迂回によって、玉藻北交差点の北側（①）から来る車両が増加し、信号現示と交通流動が一致しておらず、ピーク時間帯において一時的に渋滞が発生したと考えられる。
- 従って、2交差点の信号現示を調整することにより、渋滞の解消を検討する。



出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

■ 信号現示：矢印の方向が進行可能

	STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5	STEP6	STEP7	STEP8	STEP9	STEP10
玉藻北		① ↑↓ ②				① ③ ←↑↓ ②			① ③ ↑↓ ②	③ ←
玉藻	⑤ ←↓ ⑥	⑤ ↑↓ ⑥		⑤ ←↓ ⑥	④ ↑↓ ⑥	④ ↑↓ ⑥	全赤		④ ↑↓ ⑥	
表示時間	27	3	1	2	22	3	3	31	3	1
	STEP11	STEP12	STEP13	STEP14	STEP15	STEP16	STEP17	STEP18		
玉藻北	③ ← ②	③ ←↑ ②		③ ←↑↓ ②			③ ↑↓ ②	全赤		
玉藻		④ ↑↓ ⑥		④ ↑↓ ⑥	⑤ ←↓ ⑥		⑤ ←↓ ⑥			
表示時間	2	28	20	3	3	2	3	3		

玉藻北交差点から来た東行左折車両が玉藻交差点で処理できない(先詰まり)時間が長い

出典：香川県警提供データ (8/2 8時台信号現示データ) 歩車分離方式のため歩行者信号の表示は割愛

7 サポート高松地区のpromenade化の課題②

(1) 交通処理とその対応方策【多目的広場西交差点】

○交通量調査結果(H29.11.16(木))を基に、高松駅北側道路の通行止めに伴う迂回を想定して、多目的広場西交差点の交差点解析を行ったところ、交差点需要率、交通容量比としては、ともに余裕のある結果となり交通処理は可能。

交差点解析 (多目的広場西交差点)

位置図



【交差点解析結果 (多目的広場西交差点)】

対象時間帯	転換交通量	交差点需要率	車線	交通容量比			
				①	②	③	④
平日朝ピーク時間帯 (8:00~9:00)	—	0.112	左折	0.040	0.016	0.084	0.168
			直進				
			右折	0.100	0.013	0.158	
平日夕ピーク時間帯 (17:00~18:00)	—	0.126	左折	0.039	0.002	0.062	0.128
			直進				
			右折	0.129	0.002	0.161	
平日朝ピーク時間帯 (8:00~9:00) +通行止め時 迂回交通量加算	+500 台/時	0.428	左折	0.040	0.016	0.084	0.634
			直進				
			右折	0.387	0.013	0.158	
平日夕ピーク時間帯 (17:00~18:00) +通行止め時 迂回交通量加算	+544 台/時	0.451	左折	0.039	0.002	0.062	0.587
			直進				
			右折	0.452	0.002	0.161	

0.9を超えると混雑する交差点と評価

1.0を超えると混雑と評価

- ※ 1 交差点需要率… 1つの交差点全体としての交通を処理する能力(容量)に対する交通容量比としての評価のこと。0.9を超えると円滑な交通処理ができない交差点として評価される。
- ※ 2 交通容量比 … 車線ごとの交通を処理する能力(容量)に対する交通容量比として、混雑度合いを評価するための指標。1.0以上の場合、該当する車線では、交差点の通過に複数回の信号待ちが生じる可能性がある。

7 サンポート高松地区のpromenade化の課題②

(1) 交通処理とその対応方策【多目的広場西交差点】

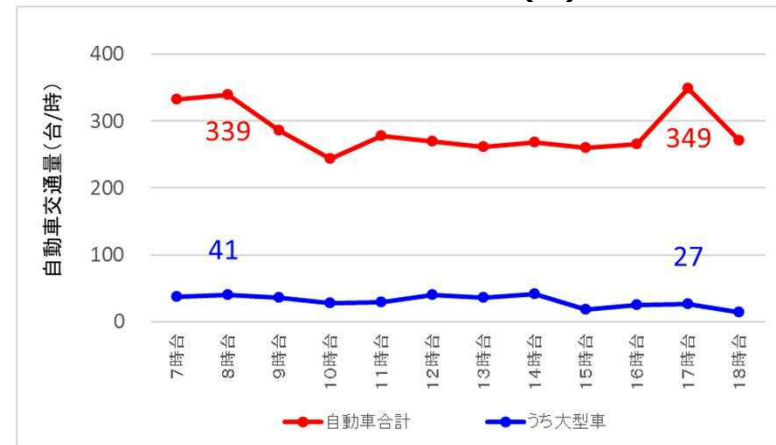
○多目的広場西交差点の西側市道は、平日の朝夕に交通量が多く、大型車も1割程度通行しており、社会実験時は迂回交通の影響も加わり、一時的に混雑が発生。

多目的広場西交差点の西側市道の混雑状況

■ 位置図



■ 西側市道の断面交通量 (H29.11.16(木))



■ 社会実験時 8/2(水)8時10分ごろ



7 サンポート高松地区のpromナード化の課題②

(1) 交通処理とその対応方策【多目的広場西交差点】

通過交通の割合が大きいサンポート地区

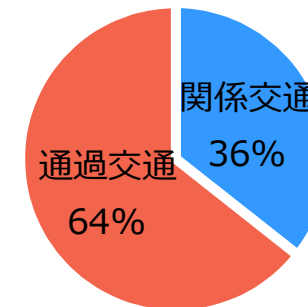
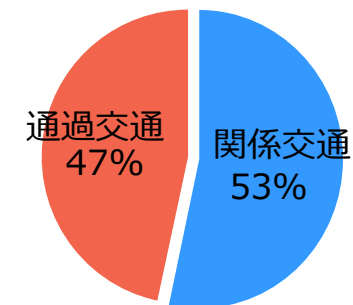
- ETC2.0プローブデータによる道路利用経路から、関係交通と通過交通の割合を算出したところ、サンポート近郊を発着地としない通過交通の割合が5割前後と多く、サンポート地区内は抜け道としての利用が多いと考えられる。
- 利用経路より、本町踏切等を迂回する東西方向軸としての通過利用が多いと考えられる。

ETC2.0プローブデータによる道路利用経路 ※断面通過台数を100%としたときの流動割合を算出



通過交通割合

※出発地、到着地のどちらかがサンポート近郊の場合関係交通とした



出典：ETC2.0プローブデータ（2023年5月24日7時～19時）、地図出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

7 サポート高松地区のpromナード化の課題②

(1) 交通処理とその対応方策【多目的広場西交差点】

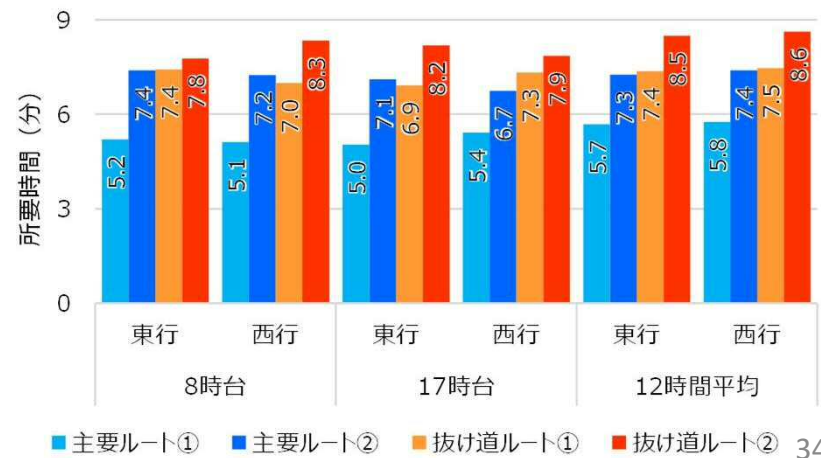
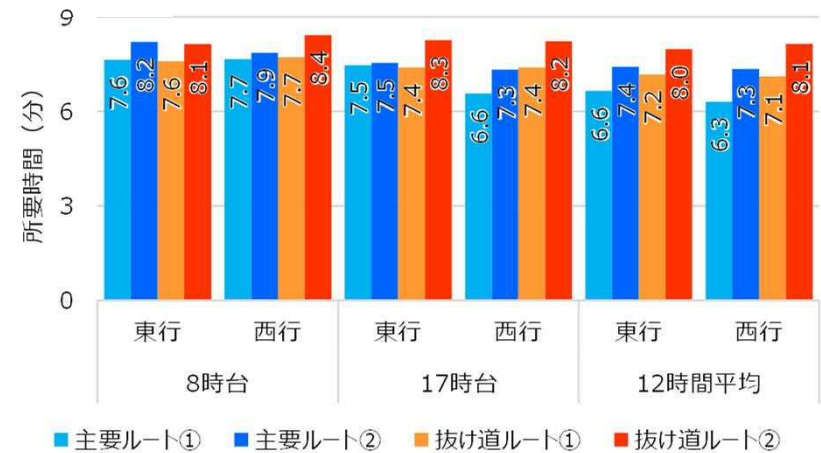
サポート地区の通過交通削減

- 瀬戸大橋通りの瀬戸内町交差点と鶴屋町交差点間の所要時間について、ETC2.0プローブデータによる速度図を基に算出し比較すると、本町踏切を經由する主要ルート①が、最も所要時間が短い傾向がみられる。
- このため、抜け道ルートを通るのではなく、主要ルート①を通過するような交通誘導も検討する必要がある。

ETC2.0プローブデータによる速度図



所要時間



出典：ETC2.0プローブデータ（2023年5月24日及び28日7時～19時） 地図出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

7 サンポート高松地区のpromenade化の課題③

(1) 交通処理とその対応方策【本町踏切の混雑緩和】

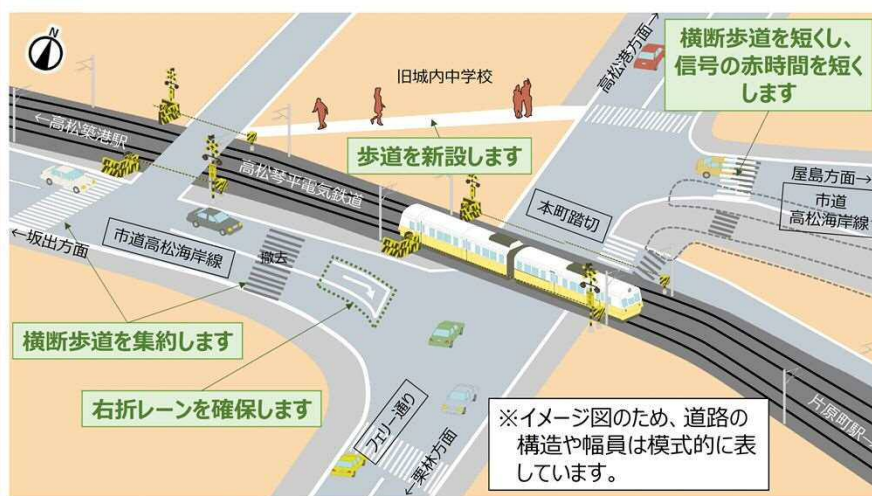
本町踏切の混雑緩和

- 現在、東西方向軸の移動ルートとして、サンポート地区を通過している交通が、本町踏切を通過するルートを利用すると、今まで以上の混雑が懸念される。
- 本町踏切の混雑を抜本的に解消するには、踏切と立体交差する道路をつくる等の対策が必要であるが、整備には期間を要する。
- このため、短期的な対応として、渋滞の緩和と歩行者の安全確保を目的とした暫定整備計画を検討し、高松市において整備を進めているところである。



出典：国土地理院 地理院地図Vector を加工して作成

短期的（即効的）な対応案



■ 対策の効果

- ・横断歩道の短縮、集約で車道の赤時間が短くなり、渋滞が緩和する。
- ・右折レーンの設置で、右折車の滞留による渋滞が緩和する。
- ・歩道の新設により、本町踏切を通る歩行者と自動車の交錯が減り、渋滞が緩和する。

中長期的（抜本的）な対応案



■ 対策の効果

- ・高架の道路により、混雑なく車両が通行できる。
- ・高架の道路により、大型車両が安全に通行できる。
- ・高架を通る車両が増え、踏切部の渋滞が解消する。

7 サンポート高松地区のpromenade化の課題④

(2) 継続的な交通状況の確認【県立アリーナイベント時の影響予測】

県立アリーナイベント時の影響予測

- 県立アリーナ完成後のイベント時における、サンポート高松地下駐車場の出入りやうろつき交通、送迎車両を想定した影響予測を行った。
- なお、今回promenade化を検討している、高松駅北側道路や県立アリーナ周辺道路は、サンポート高松地下駐車場の利用に直接的な影響はないものと考えられる。

■サンポート高松地下駐車場の出入口



地図出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

7 サンポート高松地区のpromナード化の課題④

(2) 継続的な交通状況の確認【県立アリーナイベント時の影響予測】

前提条件

■ 県立アリーナ完成後の周辺交通量の想定

- 県立アリーナ完成後に、最大規模のイベント（コンサート等）開催を想定した検討を実施。
- 社会実験（高松駅北側道路は通行止め、アリーナ周辺道路は片側1車線に減少）時に実施した交通量調査結果を基に、県立アリーナの10,000人/日規模コンサートや既存施設（サンポートホール高松、県民ホール等）のコンサート等で想定される交通量を上乘せすることを前提条件として設定。
- 最大規模のイベント（コンサート等）として、県立アリーナの10,000人/日規模コンサートは、18時開演、20時終演を想定し、評価を行う時間帯については、イベント関連の往路時入庫車両と復路時出庫車両の影響を考慮し、断面交通量は16時台、17時台、20時台を対象。

【想定する最大規模のイベント開催状況】

施設名	イベント種別	最大収容人数
新県立体育館 メインアリーナ	コンサート	10,000人/日
新県立体育館 サブアリーナ	スポーツ大会(県大会相当)	1,000人/日
武道場	スポーツ大会(県大会相当)	300人/日

【県立アリーナ来訪者の交通特性】

イベント	来訪者交通特性											
	香川県内来訪者				四国内来訪者				四国外来訪者			
コンサート	25%				25%				50%			
	分担割合				分担割合				分担割合			
	自動車	送迎	公共交通	その他	自動車	送迎	公共交通	その他	自動車	送迎	公共交通	その他
	60%	10%	30%	0%	70%	10%	20%	0%	30%	10%	60%	0%
スポーツ大会 (県大会)	100%				0%				0%			
	分担割合											
	自動車	送迎	公共交通	その他								
	50%	0%	30%	20%								

7 サンポート高松地区のpromenade化の課題④

(2) 継続的な交通状況の確認【県立アリーナイベント時の影響予測】

県立アリーナイベント時の予測を加えた交差点解析（玉藻北交差点）

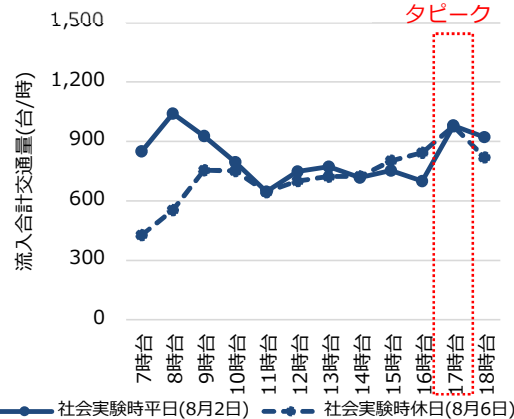
○県立アリーナで収容可能な最大規模のイベント（コンサート等）開催時に想定される交通量に基づく交差点解析を行ったところ、交差点需要率、交通容量比ともに余裕のある結果となり、大きな問題は生じないと考えられる。

位置図



出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

玉藻北交差点 現況交通量



0.9を超えると混雑する交差点と評価

1.0を超えると混雑と評価

対象時間帯	将来予測交通量	交差点需要率※1	車線	交通容量比※2		
				①	②	③
■promenade化 社会実験時休日(8/6) タピック時間帯 (17:00~18:00)	-	0.174	左折	-	0.197	0.190
			直進	0.116	0.141	-
			右折	0.045	-	0.264
社会実験時休日 将来予測交通量加算※3 (16:00~17:00) 【最大規模(コンサート)】	+1,980 台/時	0.574	左折	-	0.168	0.188
			直進	0.321	0.641	-
			右折	0.500	-	0.565
社会実験時休日 将来予測交通量加算※3 (17:00~18:00) 【最大規模(コンサート)】	+1,403 台/時	0.443	左折	-	0.196	0.216
			直進	0.279	0.522	-
			右折	0.397	-	0.386
社会実験時休日 将来予測交通量加算※3 (20:00~21:00※4) 【最大規模(コンサート)】	+2,267 台/時	0.566	左折	-	0.109	0.127
			直進	0.482	0.443	-
			右折	0.147	-	0.836

※1 交差点需要率…1つの交差点全体としての交通を処理する能力(容量)に対する交通量比としての評価のこと。0.9を超えると円滑な交通処理ができない交差点として評価される。
 ※2 交通容量比…車線ごとの交通を処理する能力(容量)に対する交通量比として、混雑度合いを評価するための指標。1.0以上の場合、該当する車線では、交差点の通過に複数回の信号待ちが生じる可能性がある。
 ※3 社会実験時休日(8/6)各時間帯交通量調査結果に、コンサート等による将来予測交通量を加算して算出。
 ※4 近隣のトラカンにおける12時間交通量に対する20時台交通量の比率を用いて算出(2023.4~2023.7日曜日平均)。

出典：20時台交通量比率：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター) <https://www.jartic.or.jp/service/opendata/> (2023年6月~9月に利用)

7 サンポート高松地区のプロムナード化の課題④

(2) 継続的な交通状況の確認【県立アリーナイベント時の影響予測】

県立アリーナイベント時の予測を加えた交差点解析（玉藻交差点）

○県立アリーナで収容可能な最大規模のイベント（コンサート等）開催時に想定される交通量に基づく交差点解析を行ったところ、交差点需要率、交通容量比ともに余裕のある結果となり、大きな問題は生じないと考えられる。

0.9を超えると混雑する交差点と評価

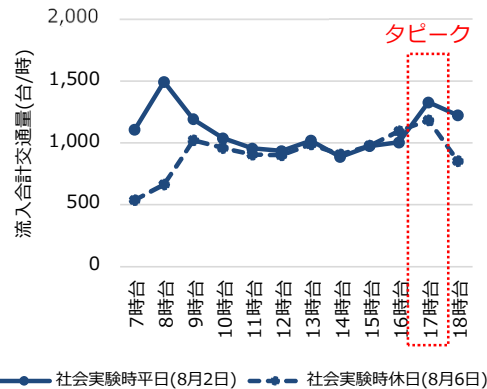
1.0を超えると混雑と評価

位置図



出典：国土地理院 地理院地図Vector を加工して作成

玉藻交差点 現況交通量



対象時間帯	将来予測交通量	交差点需要率※1	車線	交通容量比※2		
				④	⑤	⑥
■プロムナード化 社会実験時休日(8/6) 夕ピーク時間帯 (17:00~18:00)	-	0.157	左折	0.216	0.085	—
			直進	0.153	—	0.172
			右折	—	0.470	0.050
社会実験時休日 将来予測交通量加算 (16:00~17:00) 【最大規模(コンサート)】	+1,964 台/時	0.459	左折	0.307	0.118	—
			直進	0.424	—	0.775
			右折	—	0.442	0.091
社会実験時休日 将来予測交通量加算 (17:00~18:00) 【最大規模(コンサート)】	+1,397 台/時	0.392	左折	0.248	0.085	—
			直進	0.372	—	0.645
			右折	—	0.479	0.065
社会実験時休日 将来予測交通量加算 (20:00~21:00) 【最大規模(コンサート)】	+2,480 台/時	0.467	左折	0.161	0.214	—
			直進	0.757	—	0.540
			右折	—	0.248	0.072

※1 交差点需要率…1つの交差点全体としての交通を処理する能力(容量)に対する交通量比としての評価のこと。0.9を超えると円滑な交通処理ができない交差点として評価される。
 ※2 交通容量比…車線ごとの交通を処理する能力(容量)に対する交通量比として、混雑度合いを評価するための指標。1.0以上の場合、該当する車線では、交差点の通過に複数回の信号待ちが生じる可能性がある。
 ※3 社会実験時休日(8/6)各時間帯交通量調査結果に、コンサート等による将来予測交通量を加算して算出。
 ※4 近隣のトラカンにおける12時間交通量に対する20時台交通量の比率を用いて算出(2023.4~2023.7日曜日平均)。
 出典：20時台交通量比率：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター) <https://www.jartic.or.jp/service/opendata/> (2023年6月~9月に利用)



○上記予測は県立アリーナ整備前の予測値であり、県立アリーナ完成後の交通状況についても継続して調査、確認していく必要がある。

7 サンポート高松地区のプロムナード化の課題⑤

(3) 合意形成

- 関係者との合意形成においては、これまでアンケート調査や事業者ヒアリングを実施してきた。
- 今後、住民説明会を実施し、サンポート高松地区のプロムナード化について説明し、ご意見を伺う。

これまで に 実 施 済	【アンケート調査】	【事業者ヒアリング】
	○OG7関連イベント時 (R5.5.21) ○高松市民を対象とした アンケート調査 (R5.7.28~R5.8.31)	○交通事業者をはじめとする 関係事業者へヒアリングを 実施 (R5.8.17~R5.9.8)



地域住民へ説明し、ご意見を伺うため、**説明会**を実施



サンポート高松地区のプロムナード化に対する
関係者との合意形成

8 サポート高松地区のプロムナード化の今後の進め方

- これまでの検討結果を踏まえ、サポート高松地区のプロムナード化のたたき台を下図のとおりとして、今後の合意形成を行っていくこととし、その中で詳細を詰めていく。
- サポート高松地区のプロムナード化の課題については、関係者と連携し解決を図っていく。

サポート高松地区のプロムナード化のたたき台



地図出典：国土地理院 地理院地図Vector を加工して作成