

第6回 高松中心市街地プロムナード化検討会議

日時：令和8年7月28日（火）10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）高松中心市街地プロムナード化ビジョン
- （2）サンポート高松地区のプロムナードの効果・影響
- （3）ビジョンの実現に向けた社会実験や講ずべき具体策
- （4）今後の検討の進め方

3 閉会

〈配布資料〉

- | | |
|---|------------------------------|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料1</div> | 高松中心市街地プロムナード化検討会議 設置要綱 |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料2</div> | 第6回 高松中心市街地プロムナード化検討会議 出席者名簿 |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料3</div> | 第6回 高松中心市街地プロムナード化検討会議 説明資料 |

高松中心市街地プロムナード化検討会議 設置要綱

(目的及び設置)

第1条 高松中心市街地において、より一層のにぎわいを創出するため、歩行空間の課題を抽出し、都市空間の再編に向けた検討を行うことを目的として、高松中心市街地プロムナード化検討会議（以下「会議」という。）を置く。

(会議)

第2条 会議は、別表に掲げる委員及びオブザーバーで組織する。

- 2 会議に委員長及び副委員長を置き、委員長は、委員の互選によって定め、副委員長は、委員長が指名する。
- 3 委員長は、会務を総理する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長が不在又は事故があるときは、その職務を代理する。
- 5 会議は、委員の2分の1以上が出席しなければ開くことができない。
- 6 委員に支障があるときは、当該委員が委任する者が会議に出席し、議決に加わることができる。ただし、委員長、副委員長は他の者に委任できない。
- 7 会議は、委員長が招集し、議長となる。ただし、最初に開催される会議及び委員の任期満了後における最初の会議は事務局長が招集する。
- 8 委員長は、必要があると認めるときは、関係者に対し、資料の提出や出席を求めることができる。また、検討状況に応じて、会議に諮り、委員の改選を行うことができる。
- 9 委員長は、指定感染症の感染拡大防止或いはその他理由により、やむを得ないと認める場合は、書面会議又はインターネット環境等を利用した会議を開き、議決を得ることができる。

(会議の公開)

第3条 会議は、原則として公開するものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合であって、委員長が会議の全部又は一部を公開しない旨を決定したときは、この限りではない。

- 一 香川県情報公開条例（平成12年条例54号）第7条各号に定める情報に該当すると認められる事項について審議等を行う場合
- 二 公開することにより、公正かつ円滑な検討が著しく阻害され、会議の目的が達成できなくなると認められる場合
- 三 その他、委員長が必要と認める場合

2 前項の規定により会議を公開する場合において、議長は、会議の運営上必要があると認めるときは、傍聴人の数の制限その他必要な措置を講じることができる。

(事務局)

第4条 事務局は、委託業務受注者が行う。

- 2 事務局は、会議の運営に必要な事務を行う。

(その他)

第5条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、令和 5 年 4 月 24 日から施行する。
- 2 この要綱は、会議の設置目的を達成したときにその効力を失う。

附 則

- 1 この要綱は、令和 7 年 5 月 27 日から施行する。
- 2 この要綱は、会議の設置目的を達成したときにその効力を失う。

委員及びオブザーバー（21 名）

（敬称略 令和 8 年 7 月 28 日時点）

区 分	職 名	氏名	備 考
学識経験者	日本大学理工学部 教授	中村 英夫	
	香川大学経済学部 教授	西成 典久	
	日本政策投資銀行 四国支店長	佐藤 清志	
交通事業者・ 地区内関係者	四国旅客鉄道（株）事業開発本部 副本部長	北條 裕介	
	（一社）香川県バス協会 専務理事	漆原 康富	
	高松タクシー協会 会長	川崎 武文	
	香川県旅客船協会 会長	堀川 満弘	
	シンボルタワー開発（株） 専務取締役	栞原 盾	
	高松中央商店街振興組合連合会 理事長	古川 康造	
	高松琴平電気鉄道（株）常務取締役 管理本部長	河田 悦夫	
	（一社）香川県トラック協会 専務理 事	齋藤 文克	
	（株）高松三越 取締役 店長 兼 営業部長 兼 外商部長	石田 賢	オブザーバー
関係行政 機関	国土交通省四国地方整備局 建政部長	中村 孝	
	国土交通省四国地方整備局 道路部長	福本 仁志	
	国土交通省四国運輸局 交通政策部長	坂野 花菜子	
	香川県警察本部交通部長	井口 雅博	
	高松市創造都市推進局長	次田 吉治	
	高松市都市整備局長	三宅 秀造	
	香川県交流推進部長	西尾 徹	
	香川県土木部長	生田 幸治	
	香川県教育委員会 副教育長	塩田 広宣	

第 6 回高松中心市街地プロムナード化検討会議
出席者名簿

区 分	職 名	氏名	備 考
学識経験者	日本大学理工学部 教授	中村 英夫	
	香川大学経済学部 教授	西成 典久	
	日本政策投資銀行 四国支店長	佐藤 清志	
交通事業者・ 地区内関係者	四国旅客鉄道（株）事業開発本部 副本部長	北條 裕介	
	（一社）香川県バス協会 専務理事	漆原 康富	
	高松タクシー協会 会長	川崎 武文	
	香川県旅客船協会 会長	堀川 満弘	
	シンボルタワー開発（株） 専務取締役	栞原 盾	
	高松中央商店街振興組合連合会 理事長	古川 康造	(代理) 理事長代理 福田 優
	高松琴平電気鉄道（株）常務取締役 管理本部長	河田 悦夫	
	（一社）香川県トラック協会 専務理事	齋藤 文克	(代理) 事務局長 大熊 徹也
関係行政 機関	(株) 高松三越 取締役 店長 兼 営業部長 兼 外商部長	石田 賢	オブザーバー
	国土交通省四国地方整備局 建政部長	中村 孝	
	国土交通省四国地方整備局 道路部長	福本 仁志	
	国土交通省四国運輸局 交通政策部長	坂野 花菜子	
	香川県警察本部交通部長	井口 雅博	
	高松市創造都市推進局長	次田 吉治	
	高松市都市整備局長	三宅 秀造	
	香川県交流推進部長	西尾 徹	
	香川県土木部長	生田 幸治	(代理) 次長 尾幡 季之
	香川県教育委員会 副教育長	塩田 広宣	

第 6 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 8 年 7 月 2 8 日（火）

サンポート高松 シンボルタワー展示場

第6回 高松中心市街地プロムナード化検討会議

目次

1 第5回検討会議の振り返り	 P.2
2 高松中心市街地プロムナード化ビジョン	 P.8
3 サポート高松地区のプロムナードの効果・影響	 P.10
4 ビジョンの実現に向けた社会実験や講ずべき具体策	 P.23
5 今後の検討の進め方	 P.43

1 第5回検討会議の振り返り

- 1-1 高松中心市街地プロムナード化ビジョン
- 1-2 回遊性、滞在性向上の方向性（前回会議資料）
- 1-3 第5回検討会議の意見

1-1 高松中心市街地プロムナード化ビジョン

高松中心市街地プロムナード化ビジョン

1 背景

世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使用して、人々が集い憩い多様な活動が営まれる場へとしていく取組みが進められています。これらの取組みは都市に活力を生み出し、持続可能な高い国際競争力の実現につながっています。

近年、国内でも、このような街路空間の再構築・利活用の先進的な取組みが見られるようになり、ウォークラブルなまちづくりとして、それらの取組みが進められています。

そのような中、香川県は高松市と連携し、令和5年4月に『高松中心市街地プロムナード化検討会議』を設置し、高松中心市街地において、より一層のにぎわいを創出するため、歩行空間の課題を抽出し、都市空間の再編に向けた検討を行っています。

高松市都市計画マスタープラン

都市づくりの基本目標の一つに、『賑わいと魅力あるシーフロント・都心づくり』を掲げ、その中で、「都心内においては、徒歩と自転車を適切に組み合わせ、歩いて楽しい回遊性の高い都心を形成する。」ことを位置付けています。

G7香川・高松都市大臣会合のコミニケ

「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クラブル空間の総合的な設計、開発、管理を強化し、人による移動を奨励すべきである」ことが強調されています。



出典：国土交通省HP

2 目的・意図

人と環境にやさしく、過度に車に依存しないまちづくりを目指して、歩いて楽しめる歩行者優先のまちづくりを進め、高松中心市街地に歩く人や滞在する人を増やし、より一層のにぎわいを創出したと考えています。

今後、サンポート高松から高松中心市街地全体へ取組を広げていくにあたって、関係者の皆様とビジョンを共有しながら進めていくため、この度、高松中心市街地プロムナード化検討会議として、「高松中心市街地プロムナード化ビジョン」を取りまとめることとしました。

本ビジョンでは、安全で、美しく、楽しい、歩行者優先の空間づくりを「プロムナード化」と定義します。

3 現状と課題

高松中心市街地には、県立アリーナなどがあるサンポート高松、日本一長いアーケードを有する高松中央商店街、玉藻公園・中央公園などのにぎわい拠点があり、それらをつなぐ鉄道・バスなどの公共交通網があります。より一層のにぎわいを創出するためには、これらを有機的につないで回遊性、滞在性の向上を図り、歩く人や滞在する人を増やす取組みが必要です。

また、サンポート高松周辺の海辺空間では、港湾緑地や大型クルーズ客船の受入施設などの整備が進められており、今後、市民プール跡地や再整備が進められている高松市中央卸売市場、高松競輪場を含む周辺エリアとともに、より魅力的なベイエリアとなるよう取り組む必要があります。



地図出典：国土地理院 基礎地図情報GISデータを加工して作成

高松中心市街地では、次の項目を回遊性、滞在性向上への課題と捉えています。

歩行空間

JR高松駅から中央商店街までは、距離が約0.5kmで歩いて約10分の徒歩圏内にあるものの、魅力的で楽しい歩行空間となっていないことから、つながりを強化するとともに、滞留できる広場や休憩場所の充実を図る必要があります。

高松中心市街地にある中央通りは、南北に延びるシンボルロードですが、6車線の幹線道路で東西エリアが分断されており、一体化を図る必要があります。

案内

サンポート高松から中央商店街への歩行者動線が分かりづらいことから、来訪者にも分かりやすい明確な動線を形成するとともに、案内サイン機能の強化により、歩行者等の適切な誘導を図る必要があります。

移動手段

中心市街地内の回遊性向上には、徒歩での移動に負担を感じる人など多様な移動ニーズに対応するための交通手段の選択肢を確保する必要があります。

また、安全で快適な歩行者空間を広げていくためには、過度な自動車流入の抑制に取り組む必要があります。

エリアマネジメント

多様な主体が管理している空間を活用しやすく、各エリアのイベント主催者が連携しやすい環境づくりを行って、エリア全体のにぎわい創出につなげていく必要があります。

4 プロムナード化のビジョン

穏やかな瀬戸内海の景観は「世界の宝石」とも称され、この世界に誇れる魅力的な海と、歴史豊かな公園、駅、商店街などが近接するコンパクトな高松都心部を基盤として、環境、健康、交通、経済等の面からサステナブルでにぎわいのあるまちづくりに向け、次の空間づくりを目指します。

- 歩行者優先のウォークラブルな空間
- エリア間の移動がしなくなる空間
- 歩いて楽しい出かけたい空間



5 ビジョンを実現するための方向性

空間や人を「つなぐ」をキーワードに、次の4つの観点で回遊性、滞在性の向上を図ります。

①「歩行空間」でつなぐ



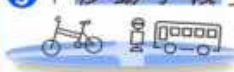
- 魅力的で楽しく、歩きたい空間の創出
- 歩行者が安全に拠点間を自由に行き来できる動線の確保
- 美しく居心地が良く、憩える空間の創出

②「案内」でつなぐ



- 歩行者動線の明確化
- 分かりやすい案内サインの整備

③「移動手段」でつなぐ（歩行者の移動を助ける）



- 多様な移動ニーズに対応するための交通手段の選択肢の確保
- 過度な自動車流入を抑制するための駐車場マネジメント

④「エリアマネジメント」でつなぐ



- 空間を活用しやすい環境づくり
- 各エリアの主催者が連携しやすい環境づくり

1-2 回遊性、滞在性向上の方向性（前回会議資料）

- 現状の整理による課題について、4つの観点で空間や人を『つなぐ』ことにより、回遊性、滞在性の向上を図る。

■ 現状の整理による課題

■ 4つの観点

▼「3-1 既存アンケート調査」による課題

- サポート高松から中央商店街に向けて空間づくりや仕掛けづくりを行うことにより、回遊性を高めることが重要【1、2、3、4で対応】

▼「3-2 人流データ分析」による課題

- サポート高松と中央商店街の結び付きを強め、回遊性を高めることが重要【1、2、3、4で対応】

- 中央通りの東西歩行者横断の利便性を高め、回遊性を高めることが重要【1で対応】

▼「3-3 交通量調査」による課題

- 番町交差点と中新町交差点は歩行者の平面横断に向けて、まずは自動車交通の円滑化を進めていくことが重要であり、菊池寛通り交差点は自動車交通の円滑化と歩行者の安全確保に配慮しながら、斜め横断に対応する検討を行うことが重要【1で対応】

1 「歩行空間」でつなぐ

2 「案内」でつなぐ

3 「移動手段」でつなぐ

4 「エリアマネジメント」でつなぐ

1-3 第5回検討会議の意見

歩 行 空 間 に つ い て	✓ 高松中心市街地の回遊性・滞在性向上のための誘導、休憩施設の充実、昼夜問わず歩きたくなる魅力的な動線の必要性が指摘された。	
	主 な 意 見	県立アリーナが開館してサンポートがにぎわっている一方で、玉藻交差点では歩行者の横断によって車の渋滞が発生していると感じる。フェリー乗り場から商店街まで屋根付きの廊下を設置すれば、歩行者を誘導でき回遊性も高まり、車の通行もスムーズになるのではないかと感じる。
		歩行者動線について、アリーナ開館後の観光客の方々は中央通りを通行して商店街に行っている数が多いと感じる。新しいルートも必要であるが、中央通りの歩道は路面に凹凸があるので荷物を引いても音がしないように、またライトアップするなどして、誘導することを検討してもらいたい。
		商店街内にベンチなどの休憩施設が不足しているが、民間単独での設置（市道上など）はハードルが高いため、官民連携で整備を進める必要がある。
		歩行空間については新たな動線とともに、既存動線の強化も重要と感じている。
		サンポートから商店街への歩行者動線については、魅力的な空間デザインや色々なルート案が考えられるが、様々な学会等と連携しながら、コンペ形式でより魅力的な案を選べる体制が取れたらより良いと考えている。
		中央通りについては、既存ルートで歩いている数が一番多いと思うが、現状は全く無機質な道路と認識しており、例えば瀬戸芸の作品や夜間のライトアップ等で、市のメイン通りとなるような、日本一の幹線道路の歩道を目指してリニューアルを検討していただきたい。
		歩きたくなるルートというのは、昼だと魅力が伝わってきやすいが、夜だと暗くて狭い道は歩きたくないなど、魅力や誘導の仕方は昼と夜で違ってくると思っている。
案 内 に つ い て	✓ 県内外来訪者への案内を意識したシンプルで統一性のあるサインや、駅と商店街の位置関係が分かりやすくなるような視点の必要性が指摘された。	
	主 な 意 見	案内サインについて、現状、中心街を示すサインが色々ばらばらなので、外から来る人を意識したシンプルな案内をしていただきたい。
		中央商店街との滞在性や回遊性が増えるような取組みをぜひ進めていただき、逆に商店街から駅に迷わず来れるような案内等も工夫していただきたい。
		サンポートはすぐに高松港が見えにくい中で、例えば玉藻公園の石垣が見えて目印になるなど、まちの中を歩いた時に案内サインだけでなく直感的に位置関係がわかりやすいといった視点も必要になってくると考えている。

1-3 第5回検討会議の意見

移動手段について	✓ 新たな移動手段や施策の導入に向けて、社会実験を含めた効果検証の必要性が指摘された。	
	主な意見	イベント後に利用されるだけでなく、J R を利用される方にも駅前のタクシーを供給できるよう対応していきたいと考えている。
		菊池寛通り交差点は、歩行者の横断が多い時間帯などは車が全く右左折できない状況である。一刻も早く歩車分離式信号にさせていただきたく、歩行者のスクランブル方式化も含めて、 交通への影響を社会実験でしっかり確かめてほしい。
		新たに検討するサンポート～商店街をつなぐバスについては、ことでんや既存の路線バスとの棲み分け（拾いにくい需要のカバー）を考慮し、利用の浸透に時間がかかることを念頭に置いた案内や効果検証を行うべき。
エリアマネジメントについて	✓ 散在するイベント情報の集約・発信に加え、行政の主導による官民一体の体制づくり、エリアマネジメントの方向性が指摘された。	
	主な意見	サンポートや商店街のイベントは多く開催されているが、情報がまとまっておらず分かりにくいとの声が市民からも寄せられており、仕組みが必要と考えている。
		丸亀町もエリアマネジメントを当初から目指しており、単に行政任せではなくて、 民間も恩恵をこうむる人たちがそれなりの負担金を出すような仕組み がこれから必要なのではないかと。
		サンポートの整備をはじめとする効果を中心市街地に広げていくことが重要であり、回遊性や滞在性の向上、にぎわいづくりの施策に取り組む必要があると認識している。
		エリアマネジメントについては、サンポートで色々な関係者と情報交換しているが、まだ一緒に動けるところまで至っていないため、 行政に旗振りをいただき、イベントや空間づくりの推進に、一緒になって取り組んでいきたい と考えている。
		今後勉強会を始めていくとのことなので、 エリアマネジメント自体のビジョン、どこを目指すのか、どういったところまで進めていくのか というところも検討・議論していただきたい。

1-3 第5回検討会議の意見

ビジョンについて	✓ ビジョンの策定にあたり、「健康」を取り入れたまちづくりへの視点や、「誰のためのまちか」というターゲットの明確化が指摘された。	
	主な意見	ビジョンの中に健康というキーワードを入れている点が良いと感じており、医療福祉分野からは暮らしているだけで健康になるようなまちづくりを目指してほしいといった要請がある。
		ビジョンについて、今回設定している環境、健康、交通、経済等の面からサステナブルでにぎわいのあるまちづくりを目指すとのことで、実現に向け色々な整備をしていただきたい。
		ビジョンの中で、誰のためのまちを目指すのかということがもっと出てくると、民間はそのまちが目指す人たちに向けて商売で消費をつくることができると思う。 つなぐというのは手段だと思うので、一言で、このビジョンをみんなが合言葉のように言える言葉が出てくると、行政も民間もそれを目指して何かできるのではないか。
		ターゲットを念頭に置くことは重要であると考えている。ビジョンの中に、どういった方に対してという部分を追加することを次回の検討会議での議題として検討いただきたい。
その他	主な意見	サザンオールスターズのライブ時は県外からの客が多かった。自家用車の利用が多いと考えられる県内からの来客が多いイベント時についても交通量調査が必要ではないか。
		観光の観点から、昼と夜の時間帯の違いによる人流について分析を行っているか、夜間観光にもつながるため、夜はどういうところに人が流れている可能性があるか伺いたい。
		人流分析結果について、属性に応じた大きな傾向の差は見られなかったとのことであるが、通勤等のボリュームが大きい中で観光客などのデータが埋もれてしまっている可能性もある。初めてまちに来る人のニーズをどう拾い上げるかが重要と考えている。

2 高松中心市街地プロムナード化ビジョン

2-1 ターゲットの設定

2-1 ターゲットの設定

- 対象となるターゲット層を明確にし、ビジョンを実現するための基本コンセプト及び対応方針を整理した。



『出かけたくなるまちなかへ、歩いて楽しい空間づくり』
～車を置いて歩いてつなぐ、健康で、にぎわい溢れるまちづくり～

ターゲット層	歩行者ターゲット		
	市民・近隣リピーター 歩いて暮らせる・楽しめる日常空間の創出	通勤・通学者 快適に歩きたくなるような仕掛けの創出	来訪者・旅行者 サンポート高松地区と高松中央商店街の 回遊による経済効果の創出
回遊性・滞在性 向上の課題	市民や近隣の方々に向けた歩いて楽しい 空間づくり や 仕掛けづくり をすることが必要	楽しむことよりも 効率的な移動を重視 する特性があり、滞在できる空間を創出しながら、より安全で円滑に歩ける空間づくりが必要	県立アリーナの開館によりサンポート高松地区への来訪者が増加している一方で、 サンポート高松地区と高松中央商店街の結び付きが弱く 、回遊を促すことが必要
基本コンセプト	市民・近隣リピーターが日常的に歩いて楽しく、健康でサステナブルな空間を目指す	歩行者の安全性や利便性を高め自動車の円滑な通行ができる空間を目指す	シームレスな案内・誘導により、回遊性の高い魅力的な空間を目指す
対応方針	①「歩行空間」 - ウォークアブルな空間の創出 - 健康視点のまちづくりの創出 - 既存空間のリノベーションの創出	①「歩行空間」 - 交差点改良 - 既存空間のリノベーションの創出	①「歩行空間」 - 新たな動線の確保 ②「案内」 - 案内の強化 ③「移動手段」 - 新たな移動手段の導入
エリア マネジメント (官民連携)	④「エリアマネジメント」 ハードやソフトの基盤の構築・体制づくり、ターゲット層に向けたコンテンツや店舗の展開、イベント等の実施による消費活動の創出により、行きたくなり居心地良く過ごせるまちをつくる		

3 サンポート高松地区のプロムナードの効果・影響

- 3-1 人流の変化
- 3-2 自動車交通状況の変化
- 3-3 利活用状況の変化

3-1 人流の変化

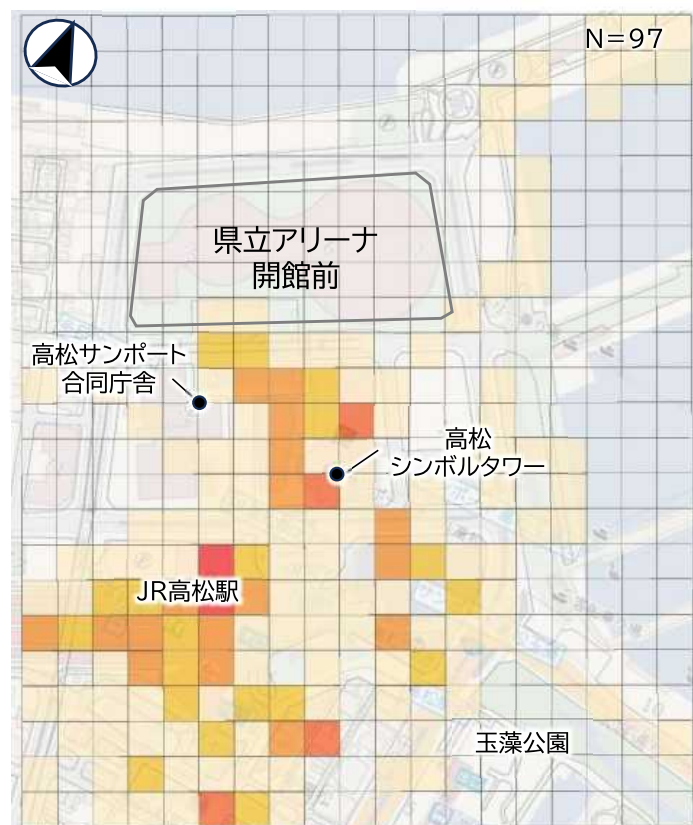
- JR高松駅及び高松シンボルタワーなど利用目的が明確な施設に人流が集中していたが、R7.2県立アリーナやプロムナードを整備したことにより、人流がサンポート高松地区全体にひろがり、回遊性の向上等が確認された。

■サンポート高松地区の人流の状況（休日・イベントあり）

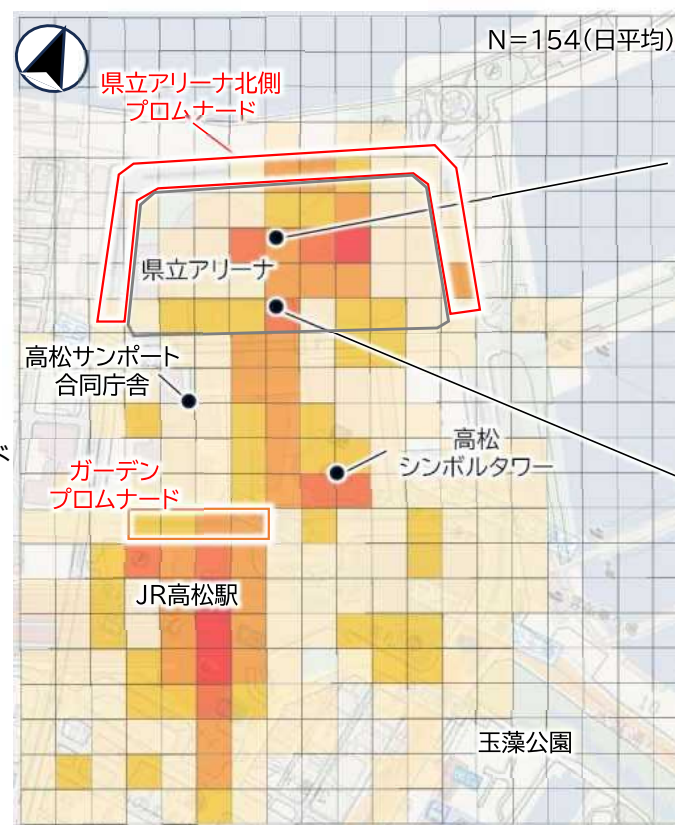
ID数（N）

～5	～10	～20	～30	30～
----	-----	-----	-----	-----

R6.4 プロムナード運用前



R7.4 プロムナード運用後



出典：NTT空間情報株式会社
※加工して作成

■人流分析の概要

- ・ 分析データは、民間GPSデータである「ポイント型流動人口データ」を活用。
- ・ サンポート高松地区に訪れたIDを抽出し、30mメッシュ単位あたりのログを整理。
- ・ 各メッシュの通行割合は、「各メッシュあたりのログ数/サンポート高松地区に訪れたID数」として算出。
- ・ イベント日は、休日に県立アリーナ及びサンポートホール高松でイベントが開催された日と定義。

■分析対象日

	分析対象日	イベント名	開催場所
プロムナード運用前	R6.4.13(土)	T-BOLAN LIVE TOUR 2023-2024 "SINGLES" ～波紋～	サンポートホール高松(大ホール)
プロムナード運用後	R7.4.5(土)	[MISIA] STARTS presents THE TOUR OF MISIA 2025 LOVE NEVER DIES	県立アリーナ(メインアリーナ)
	R7.4.6(日)	[TOMORROW × TOGETHER] WORLD TOUR <ACT: PROMISE> - EP. 2 - IN JAPAN	県立アリーナ(メインアリーナ)
	R7.4.12(土)	indigo la End 15th Anniversary Special Series #2 ONEMAN TOUR 2025	サンポートホール高松(大ホール)
	R7.4.13(日)	[TOMORROW × TOGETHER] WORLD TOUR <ACT: PROMISE> - EP. 2 - IN JAPAN	県立アリーナ(メインアリーナ)
	R7.4.19(土)	[MAN WITH A MISSION] MAN WITH A "15th" MISSION PLAY WHAT U WANT TOUR 2025	県立アリーナ(メインアリーナ)
	R7.4.27(日)	フラワーカップ2025	県立アリーナ(メインアリーナ)
	R7.4.29(火・祝)	みなスポ！かがわ2025	県立アリーナ(メインアリーナ)

3-2 自動車交通状況の変化 サンポート高松地区の自動車交通の状況

- ETC2.0プローブデータを用いた分析より、プロムナード運用後の高松駅北側道路における自動車の通行速度は低減傾向にある。
- 通行速度低減の要因として、対象路線の最高速度30km/hへの制限や、ハンプの設置などが寄与していると考えられる。

■位置図



出典：NTT空間情報株式会社 ※加工して作成

■プロムナード運用前後の通行速度の比較（平日）

	東進 (km/h)	西進 (km/h)	計
プロムナード運用前	17.3	11.1	13.5
プロムナード運用後	11.0	9.4	10.1

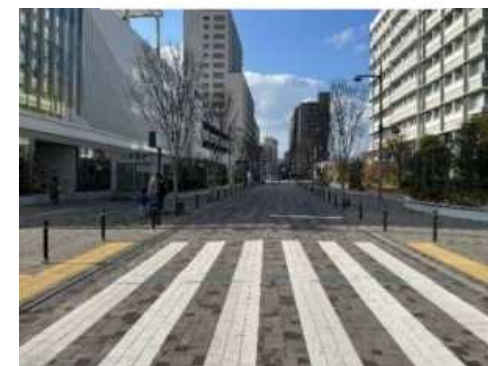
低減

※通行速度は昼間12時間（7時～19時）の平均値

＜プロムナード運用前＞



＜プロムナード運用後＞



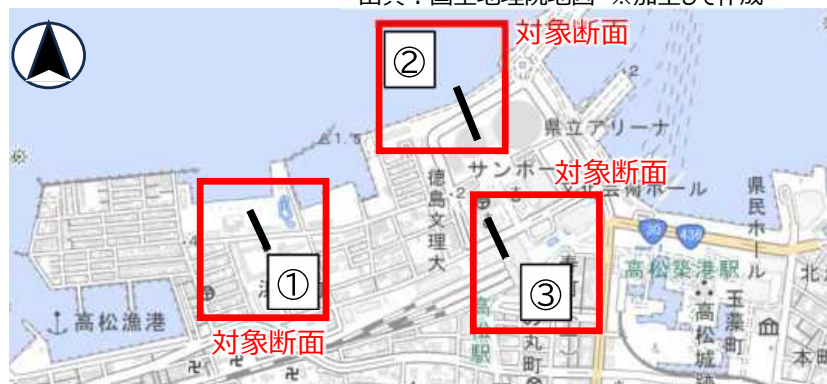
- ・使用データ：ETC2.0プローブデータ様式1-2
- ・分析期間：プロムナード運用前 R6.5.22（水）
プロムナード運用後 R7.5.28（水）

3-2 自動車交通状況の変化 サポート高松地区の自動車交通の状況

- 平日の市道浜ノ町5号線（①）、県立アリーナ北側道路（②）、ガーデンプロムナード（③）の交通量は減少した。
- 休日における県立アリーナ北側道路（②）の交通量増加分は、運用前のガーデンプロムナード（③）の交通量以下であった。
- 平日・休日どちらにおいても通過交通の割合が減少した。

■ 分析対象断面

出典：国土地理院地図 ※加工して作成

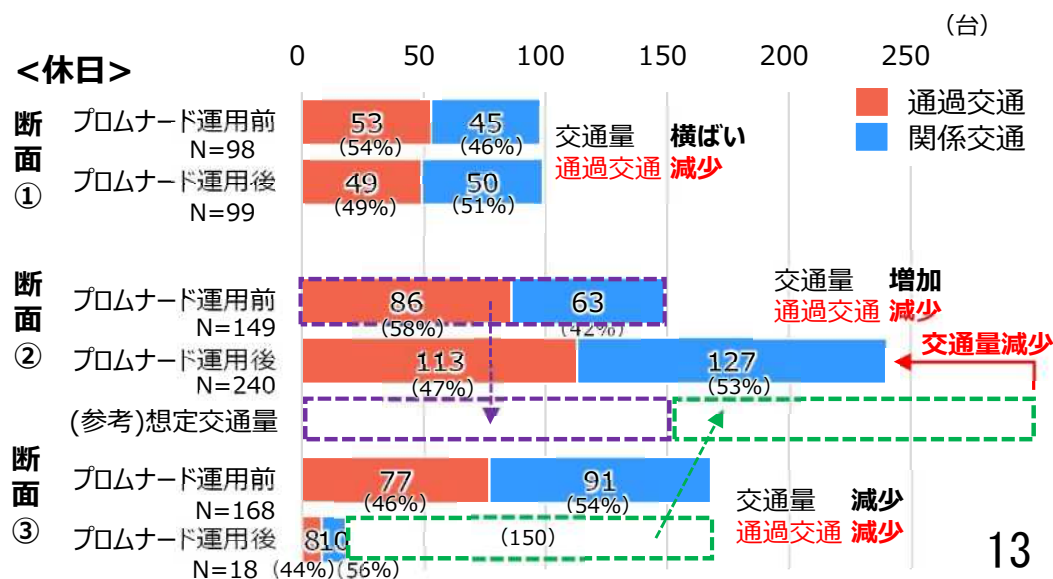
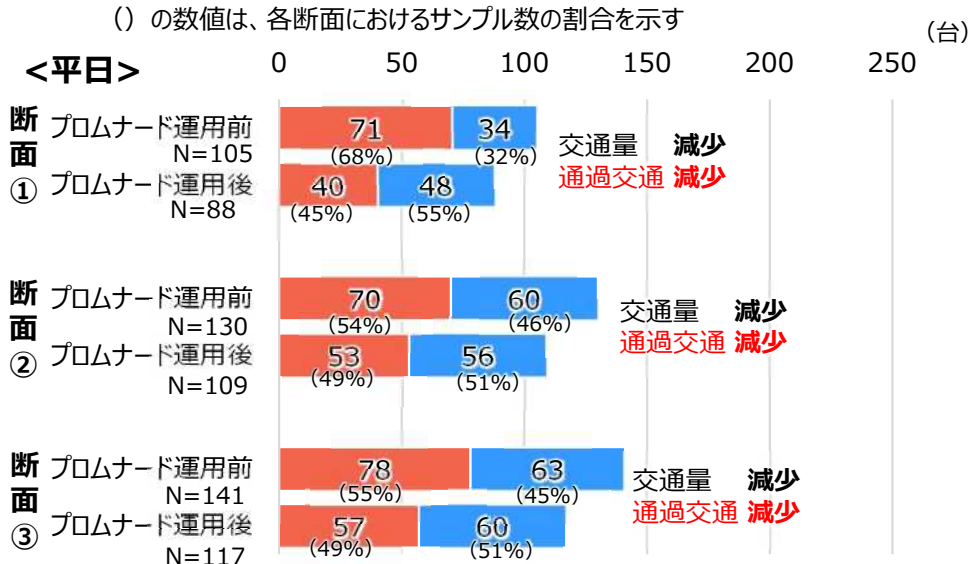


※断面③では、平日は最高速度が30km/hに制限され、土日・休日の9:00-21:00は車両通行止め（歩行者天国）となる



■ 各断面における通過交通の割合

※出発地、到着地のいずれかが「サポート高松地区近郊」の場合は、**関係交通**とし、それ以外の場合は、**通過交通**とした
 () の数値は、各断面におけるサンプル数の割合を示す



3-2 自動車交通状況の変化 県立アリーナイベント時の自動車交通量調査

- 県立アリーナイベント時（自家用車利用者が多いとされるイベント時）では一時的な渋滞は発生するものの、イベント開催前後の時間帯でも大規模な渋滞は発生しなかった。
- 一時的な渋滞要因として、右折交通の集中や左折待ちによる先詰まりが挙げられるが、これらはいずれも次の青信号で解消された。

■ 調査地別渋滞発生状況（最大渋滞長）



出典：NTT空間情報株式会社 ※加工して作成



<多目的広場西交差点の様子>



<玉藻北交差点の様子>



<玉藻交差点の様子>

○ 交通量調査の概要

- ・調査日：R8.3.7（土） Hello Arena2026開催日 ※自家用車利用者が多いとされるイベント日を選定
- ・調査内容：自動車交通量（9:00～21:00）、渋滞長・滞留長（9:00～13:00、17:00～21:00）

3-3 利活用状況の変化 プロムナードの利用状況調査

- 平日は通勤・通学など日常的な利用が多く、休日(イベント無)には休憩施設を利用する来訪者が見受けられる。
- 休日(イベント有)にはガーデンプロムナードフェスティバル等のキッチンカーやものづくりワークショップが出店するイベントが開催され、県内外の来訪者で賑わっている。

プロムナード運用後

<平日>



<休日：イベント無>



<休日：イベント有※>



※ガーデンプロムナードまたは県立アリーナでイベントが開催された日

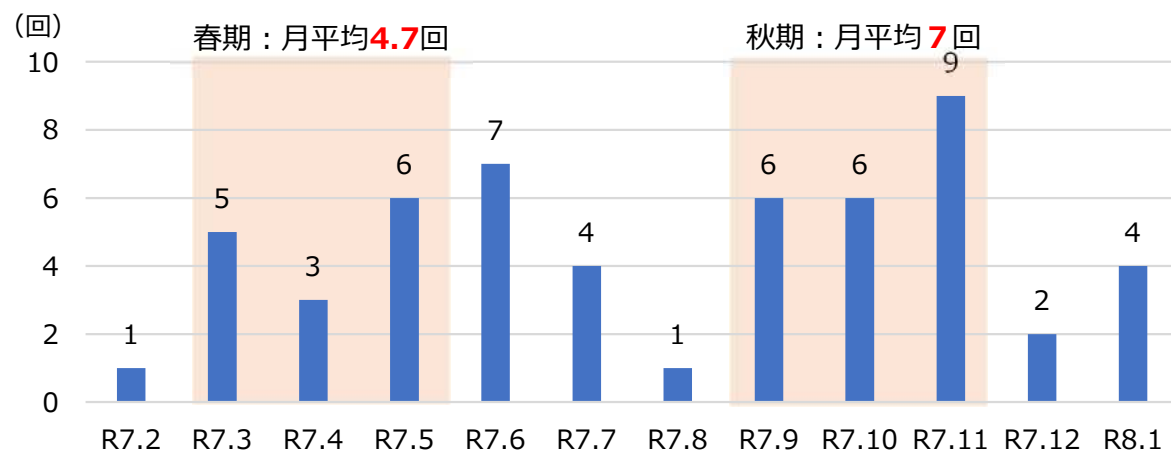
3-3 利活用状況の変化 プロムナードのイベント実施状況調査

- ガーデンプロムナードのイベント数はR7.3～R7.5（春期）は月平均4.7回、R7.9～R7.11（秋季）には月平均7回へと増加傾向にある。
- プロムナード周辺の歩行者道路においても、プロムナード運用前は月平均0.8回であったイベント数だが、プロムナード運用後は月平均4.2回へと増加した。
- 県立アリーナ北側プロムナードではラッピングトラックやキッチンカー等が設置され多くの来訪者で賑わいを見せている。

■ サポート高松地区のイベント実施場所

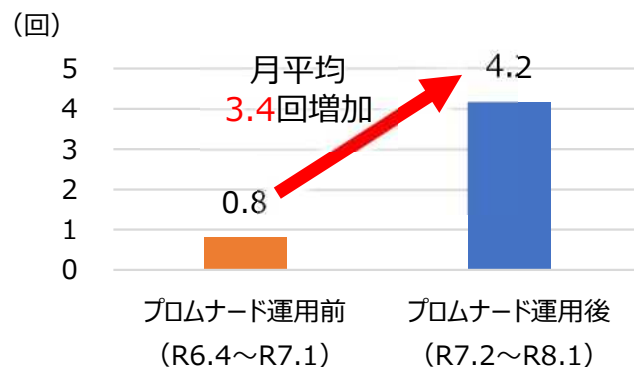


■ ガーデンプロムナード※のイベント実施状況



※ガーデンプロムナードのイベントはR7.2（プロムナード運用後）から開始 出典：サポートFACTプロジェクト社会実験 実績

■ 歩行者道路のイベント実施状況



出典：サポートFACTプロジェクト社会実験 実績

■ 県立アリーナ北側プロムナードのイベント状況

県立アリーナでのイベント（ライブ等）に合わせ、県立アリーナ北側プロムナードでもイベントを実施する等、賑わいが生まれている。



3-3 利活用状況の変化 プロムナードの利用者アンケート調査

- サポート高松地区への来訪者から、プロムナードの運用により安全性や快適性、利便性が向上したか確認を行うため、アンケート調査を実施した。
- R8.5.17の「さぬきマルシェ in サポート」では特設ブースを設け、来場者に対して調査を行った。

■ アンケート調査の様子



■ アンケート設問の流れ

1. プロムナードの利用状況

- 1.1 プロムナード運用後にガーデンプロムナードまたは県立アリーナプロムナードを来訪しましたか。
- 1.2 プロムナードへの来訪手段を教えてください。
- 1.3 プロムナードの利用目的を教えてください。

2. プロムナード化前後の安全性・快適性・利便性

- 2.1 プロムナードの運用により、安全性はどのように変化しましたか。
- 2.2 プロムナードの運用により、快適性・利便性はどのように変化しましたか。

3. プロムナード化前後の来訪状況

- 3.1 プロムナードの運用により、来訪頻度はどのように変わりましたか。
- 3.2 プロムナードの運用により、滞在時間はどのように変わりましたか。

4. 回答者の属性

- 4.1 あなたの年代について教えてください。
- 4.2 あなたのお住まいについて教えてください。
- 4.3. サポート高松地区のプロムナード化に関するご意見がありましたら、ご記入ください。（任意）

3-3 利活用状況の変化 プロムナードの利用者アンケート調査

■ アンケート調査概要

○調査日：令和8年5月10日（日）～令和8年6月30日（火）

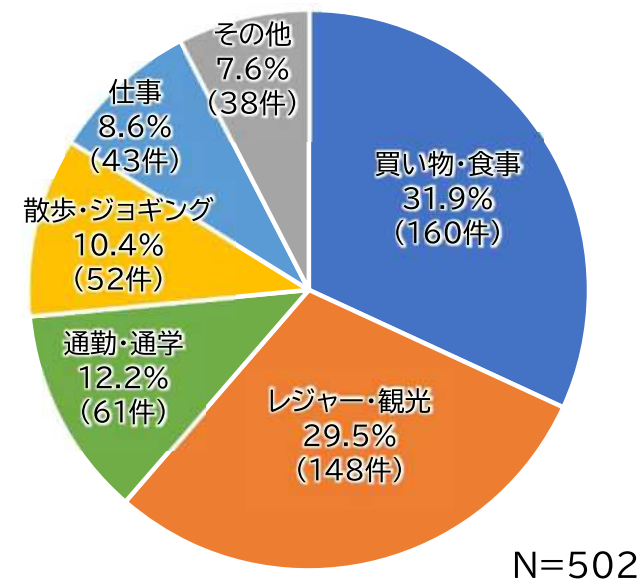
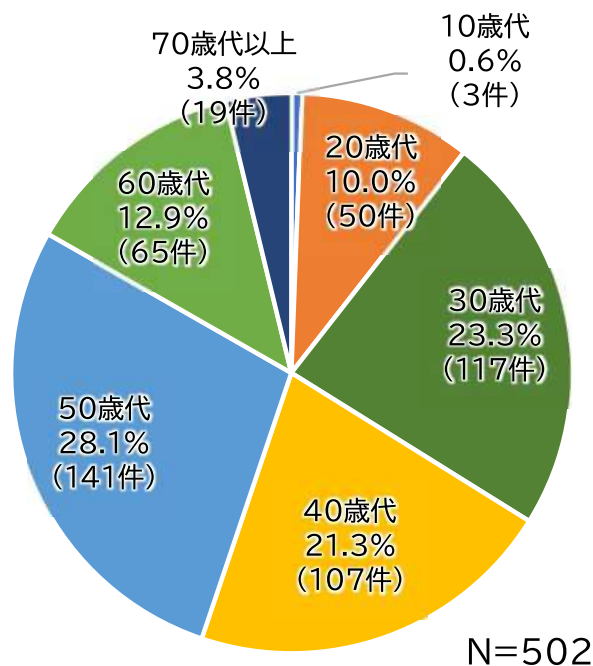
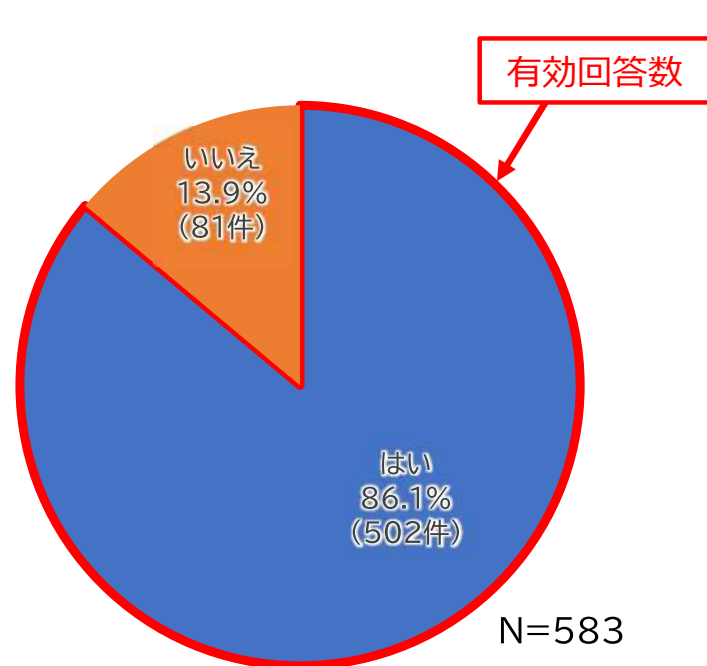
○回答数：583件【有効回答数：502件】

■ 回答者の属性

問 プロムナード運用後にガーデンプロムナード
または県立アリーナプロムナードを来訪しましたか。

問 あなたの年代について
教えてください。

問 利用目的を教えてください。

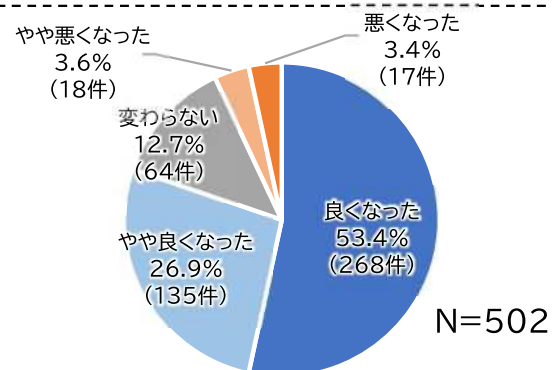


3-3 利活用状況の変化 プロムナードの利用者アンケート調査

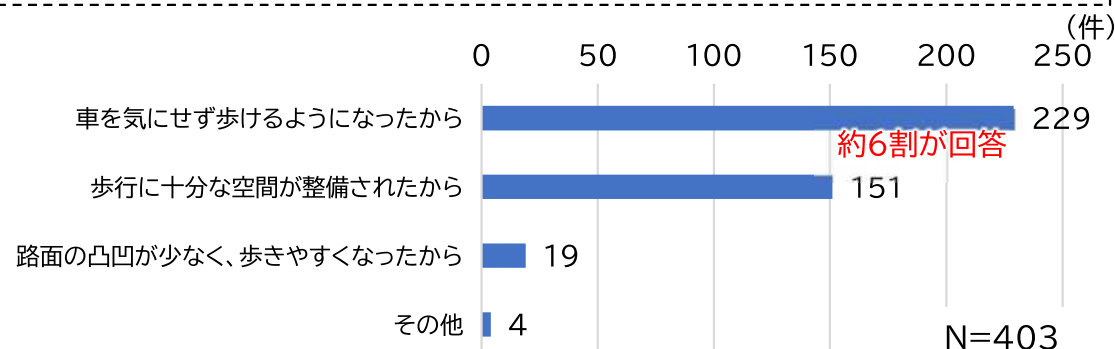
■プロムナード運用前後の安全性・利便性・快適性

- プロムナードの運用により、安全性・快適性・利便性が向上したと回答した人は約8割を占めている。
- 安全性が向上した理由として、「車を気にせず歩けるようになったから」が約6割を占めている。
- 快適性・利便性が向上した理由として、「イベントが多く、充実した空間になったから」が約6割を占めている。

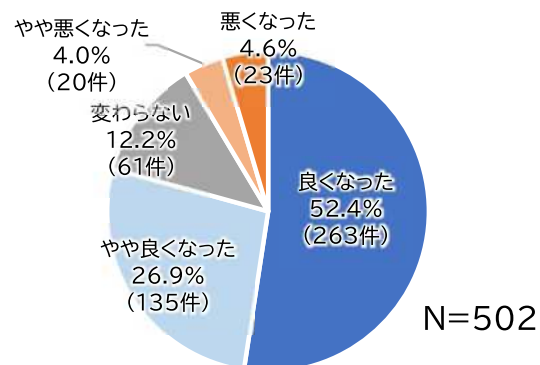
問 プロムナードの運用により、安全性はどのように変化しましたか。



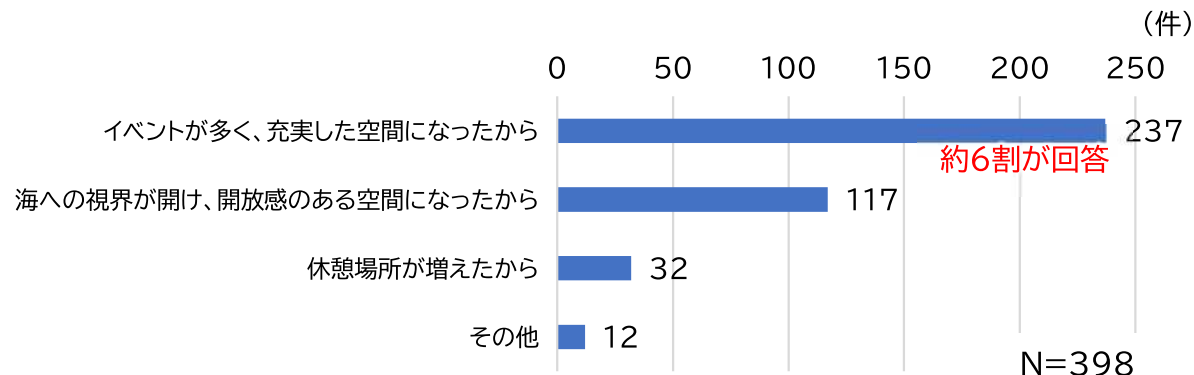
問 プロムナードの運用により、安全性が「良くなった」「やや良くなった」と回答した理由を教えてください。



問 プロムナードの運用により、快適性・利便性はどのように変化しましたか。



問 プロムナードの運用により、快適性・利便性が「良くなった」「やや良くなった」と回答した理由を教えてください。

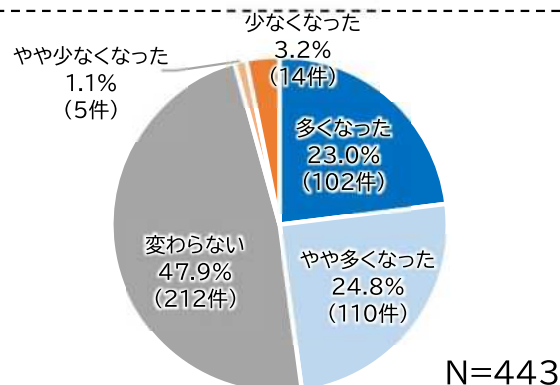


3-3 利活用状況の変化 プロムナードの利用者アンケート調査

■プロムナード運用前後の来訪回数

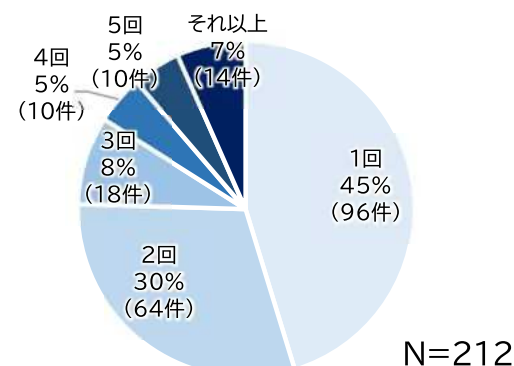
- プロムナードの運用により、来訪回数が多くなったと回答した人は、約半数を占めており、その理由として「興味のあるイベントがあったから」が最も多くなっている（約7割）。
- プロムナードの運用により、立ち寄りが増えた場所は、高松オルネ（JR高松駅ビル）が最も多くなっている。

問 プロムナードの運用により、来訪頻度はどのように変化しましたか。

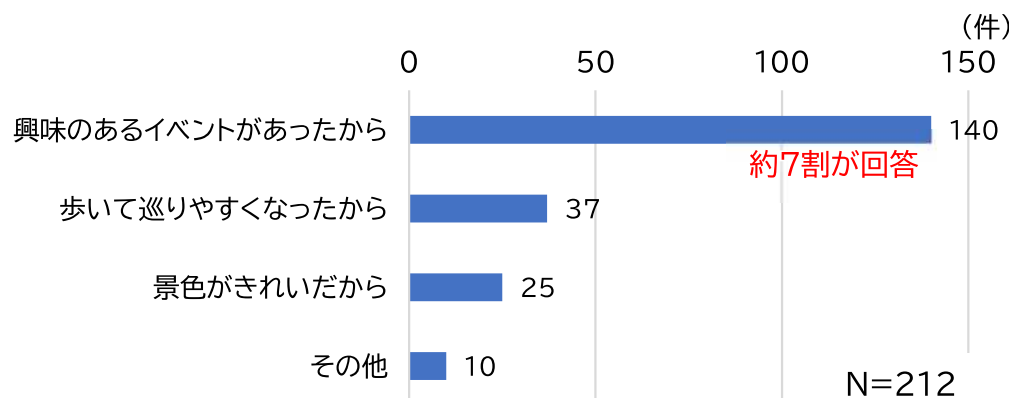


※本設問の回答のうち、次設問「来訪回数の変化（1か月あたりの増加分）」と整合が取れないデータは除外して集計した。

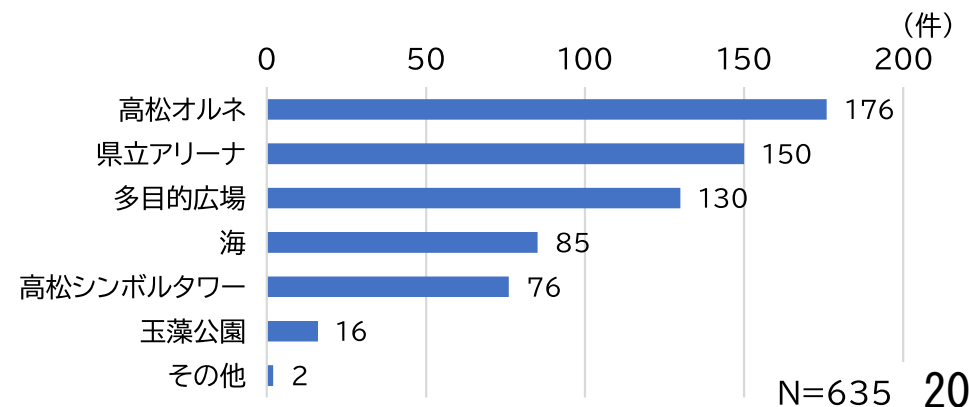
問 プロムナードの運用による来訪回数の変化を教えてください。（1か月あたりの増加分）



問 プロムナードの運用により、来訪回数が「多くなった」「やや多くなった」と回答した理由を教えてください。



問 プロムナードの運用により、立ち寄りが増えた場所を教えてください。（複数回答可）

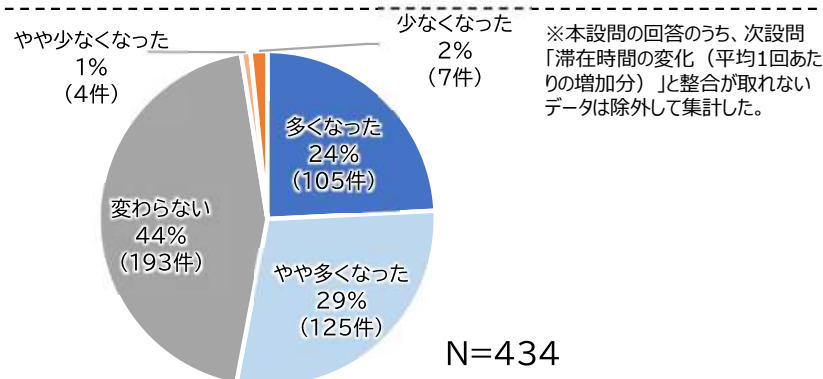


3-3 利活用状況の変化 プロムナードの利用者アンケート調査

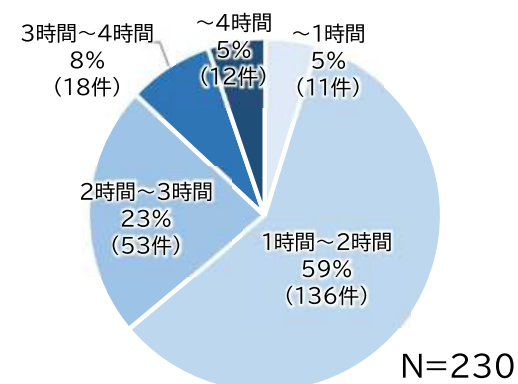
■プロムナード運用前後の滞在時間

- プロムナードの運用により、滞在時間が増加したと回答した人は、約半数を占めている。
- 滞在時間が増加した理由として、「興味のあるイベントがあったから」が約7割と最も多くなっている。

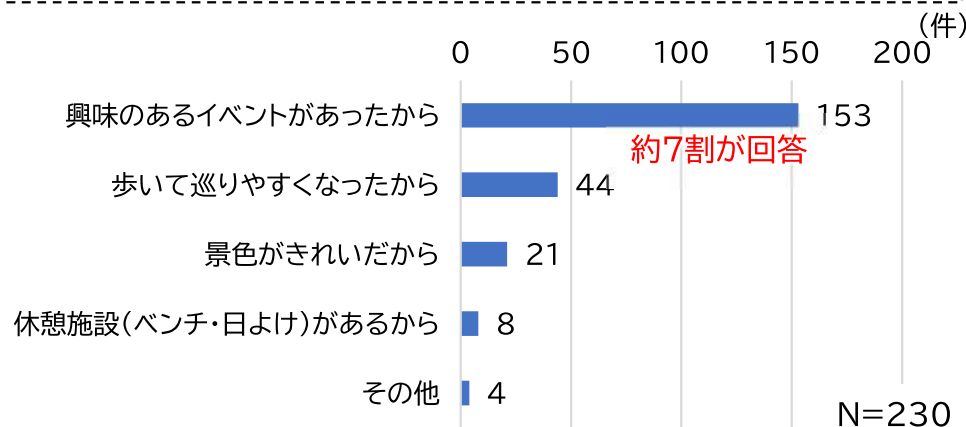
問 プロムナードの運用により、滞在時間は
どのように変化しましたか。



問 プロムナードの運用による滞在時間の変化を教えてください。
（平均1回あたりの増加分）



問 プロムナードの運用により、滞在時間が
「多くなった」「やや多くなった」と回答した理由を教えてください。



3 サポート高松地区のプロムナードの効果・影響

■まとめ

- プロムナードの運用により、JR高松駅北側道路における自動車の通行速度は低減傾向にある。
- 平日の市道浜ノ町5号線、県立アリーナ北側道路、ガーデンプロムナードの交通量は減少した。
- 平日・休日どちらにおいても通過交通の割合が減少した。

【効果・影響】



プロムナードの運用により、周辺道路での通行速度や交通量の低下が確認され、サポート高松地区において自動車利用の抑制効果が得られている上、深刻な渋滞は発生していない。

- プロムナードでは曜日に関らず、休憩施設を利用する等、滞在性が向上する空間となっている。
- ガーデンプロムナード及びプロムナード周辺の歩行者道路イベントも増加傾向にあり、特にフェスイベントが増加した。
- 利用者のアンケート調査では、プロムナード化により安全性や快適性が向上したの意見が多く、来訪回数や滞在時間の増加につながった。

【効果・影響】



プロムナードの運用により、安全性・快適性が向上したことに加えて、利用者の増加に伴い新たな賑わいが生まれているため、今後は、利用しやすいような休憩施設を整備する等、エリアの価値を向上するための取り組みを行っていく。

4 ビジョンの実現に向けた社会実験や 講ずべき具体策

- 4-1 サンポート高松地区～高松中央商店街の歩行者動線
- 4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化
- 4-3 まちなか直行バス

4 ビジョンの実現に向けた社会実験や講ずべき具体策

- 高松中心市街地プロムナード化ビジョンを実現するため、「歩行空間」「案内」「移動手段」「エリアマネジメント」の4つの観点で回遊性、滞在性の向上を図る。
- ビジョンの実現に向けた社会実験や講ずべき具体策として、以下が挙げられる。

■ビジョンの実現に向けた社会実験や講ずべき具体策の位置図



1 「歩行空間」でつなぐ



- 魅力的で楽しく、歩きたくなる空間の創出
- 歩行者が安全に拠点間を自由に行き来できる動線の確保
- 美しくて居心地が良く、憩える空間の創出

4-1 サポート高松地区～高松中央商店街の歩行者動線

4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化

2 「移動手段」でつなぐ (歩行者の移動を助ける)



- 多様な移動ニーズに対応するための交通手段の選択肢の確保
- 過度な自動車流入を抑制するための駐車場マネジメント

4-3 まちなか直行バス

4-1 サポート高松地区～高松中央商店街の歩行者動線 高松中心市街地の現状・課題

- サポート高松地区から高松中央商店街を「歩行空間」でつなぎ、回遊性を向上させるため、既存の歩行者動線とその沿道環境の現状・課題を整理した。
- 当該エリアでは「サポート高松地区と高松築港駅との連携強化」や「サポート高松地区と高松中央商店街のつながり強化」、「休憩場所の充実」、「幹線道路による東西エリアの分断の解消」が課題となっている。
- 未利用地となっている琴電連立計画跡地を活用した新たな歩行者動線の確保や、交通結節拠点との連携強化、高松中央商店街への魅力ある歩行空間の確保が重要である。

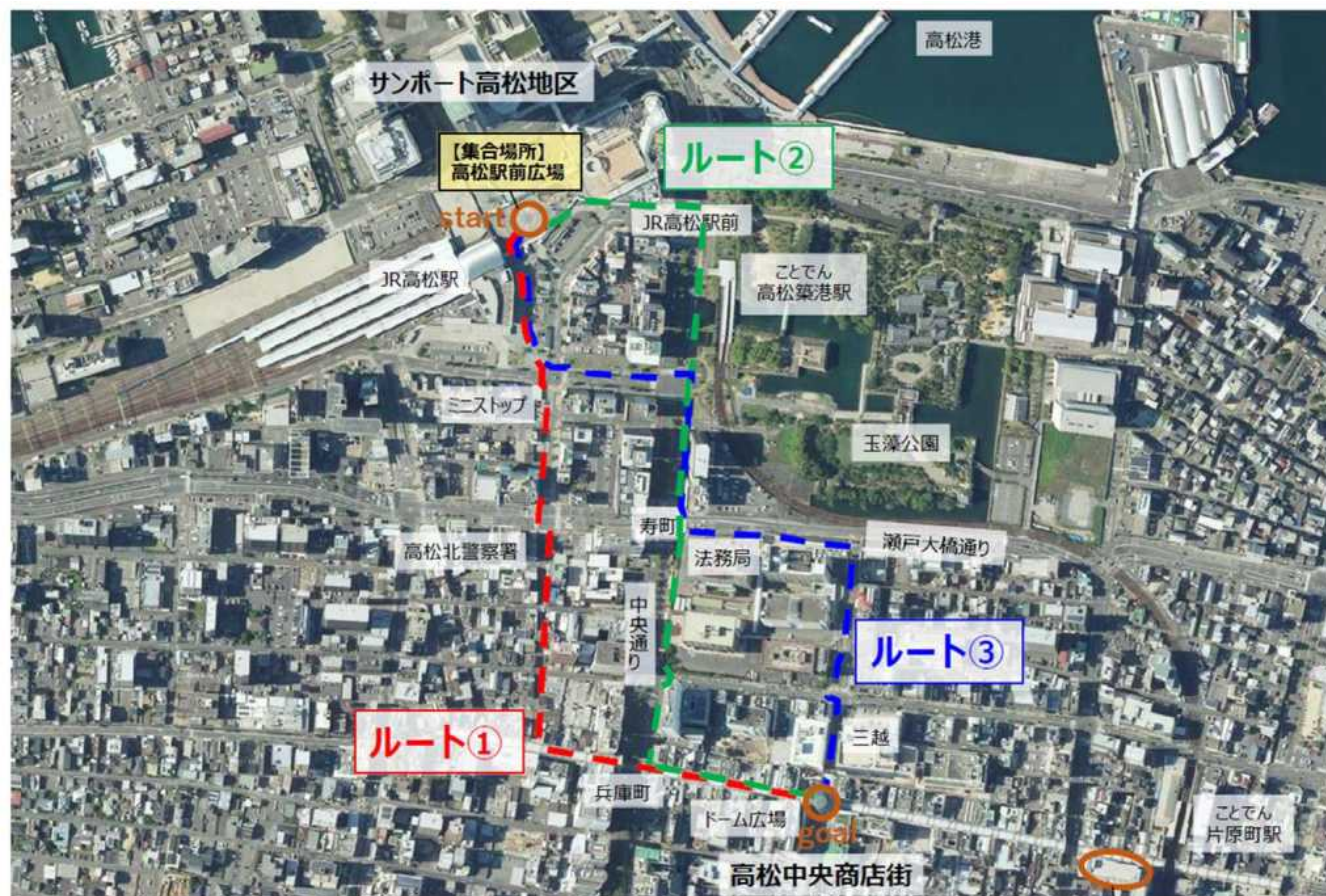
■ 高松中心市街地の現状・課題（高松中心市街地プロムナード化ビジョンより）



4-1 サンポート高松地区～高松中央商店街の歩行者動線 ワークショップ(WS)の実施

- 令和8年2月5日に西成副委員長（香川大学経済学部）を講師に迎え、歩行者動線として想定されるルートをまち歩きするワークショップ(WS)を実施し、現状の歩行空間における魅力・問題点・改善要望を収集した。

■ワークショップ(WS)でまち歩きしたルート



出典：国土地理院地図 ※加工して作成

【ワークショップ会場】
高松市生涯学習センター
(まなびCAN) 2階 小研修室

■ワークショップ(WS)の様子



4-1 サポート高松地区～高松中央商店街の歩行者動線 ワークショップ(WS)の実施

- ワークショップ(WS)の結果より、当該エリアの魅力・問題点・改善要望が得られ、その中で「琴電連立計画跡地の利活用」や「中央通り、瀬戸大橋通りの横断」、「細街路の空間再編」等、既存の道路空間の利活用や高松中央商店街への歩行者動線に関する問題が確認された。

■ワークショップ(WS)のまとめ



出典：NTTインフラネット ※加工して作成

<魅力>

- ・ 駅、港、歴史資源、商店街など異なる都市機能の集積

<問題点>

- ・ 歩行者動線の分かりにくさ
→商店街等への案内・誘導が不足しており、直感的にルートが分かりにくい。
- ・ 歩行空間の魅力不足
→休憩・滞在できる空間が少ないため、「単に通過するだけの空間」になっている。
- ・ 歩行空間の安全性
→歩道が狭く、自動車・自転車との接触事故の危険性がある。
- ・ 都市資源の活用不足
→玉藻公園や商店街等の魅力的な都市資源が存在しているが、それらが視覚的・動線的につながっていない。

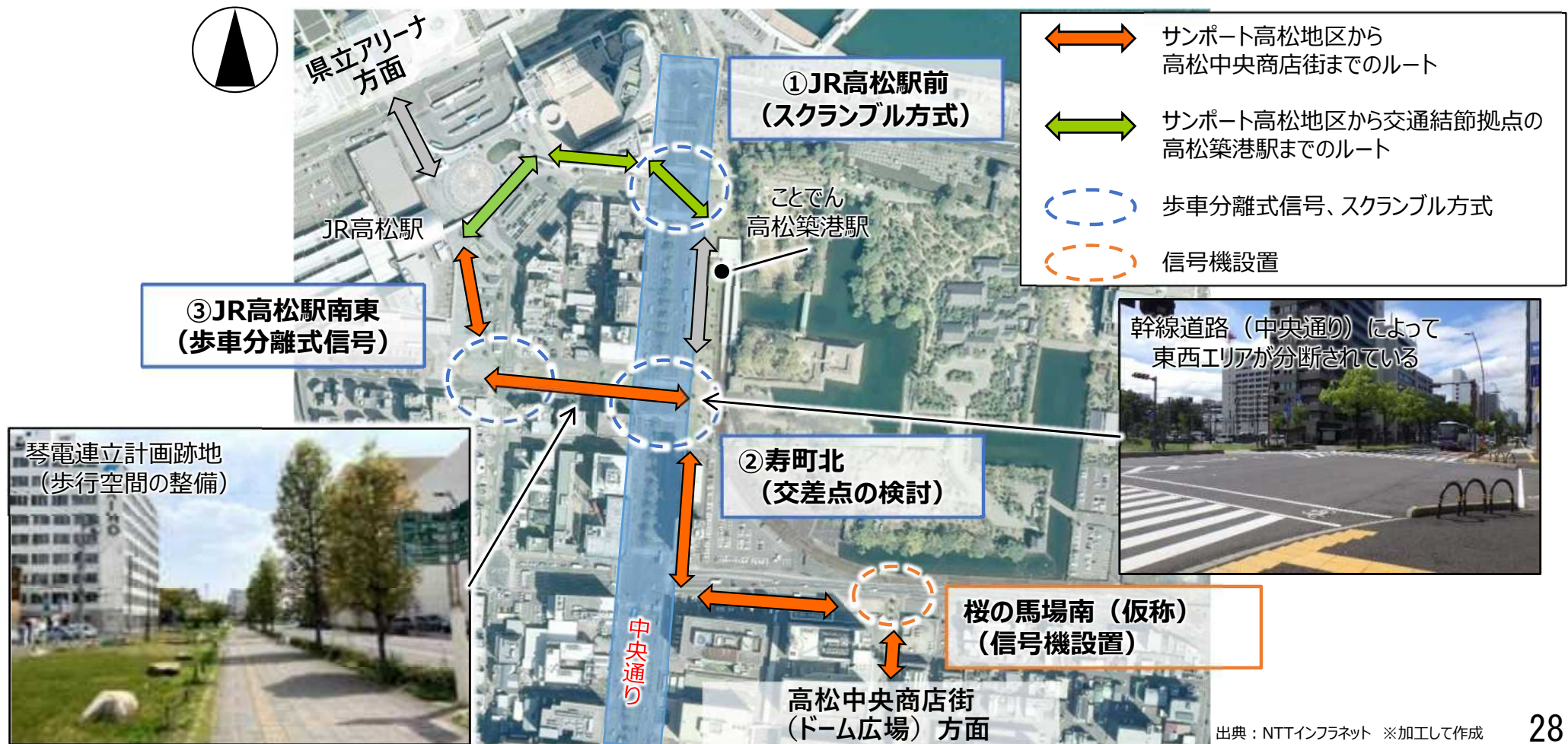
<改善要望>

- ・ 「歩いて楽しめる都市軸」としての再構築
→歩行者優先の道路空間の整備、案内サインの導入、玉藻公園・商店街と連携した景観づくり、空き地等の有効活用

4-1 サンポート高松地区～高松中央商店街の歩行者動線 歩行者動線の方向性について

- 県立アリーナでのイベント等の開催に伴い来訪者の増加が見込まれ、高松中央商店街への回遊性向上が求められている。
- そのため、歩行者の安全性及び利便性のさらなる確保、幹線道路（中央通り）で分断される東西エリアの一体化、交通結節拠点である高松築港駅との連携が必要不可欠ある。
- サンポート高松地区～高松中央商店街に向けて、歩行者が安全に拠点間を自由に行き来できる導線を確保するため、歩行者動線における道路空間の再編・整備、スクランブル方式化等の検討を進めている。

■ JR高松駅周辺の交差点の歩行者動線（サンポート高松地区から高松中央商店街）



■まとめ

- サンポート高松地区～高松中央商店街では「サンポート高松地区と高松築港駅との連携強化」や「サンポート高松地区と高松中央商店街のつながり強化」、「休憩場所の充実」、「幹線道路による東西エリアの分断」が課題となっている。
- まち歩きWSにより、当該エリアの魅力・問題点・改善要望を収集し、その中で「琴電連立計画跡地の利活用」や「中央通り、瀬戸大橋通りの横断」、「細街路の空間再編」等、既存の道路空間の利活用や高松中央商店街への歩行者動線に関する問題が確認された。
- 当該エリアでは来訪者の増加が見込まれていることから、歩行者の安全性及び利便性の確保や、幹線道路によって分断される東西エリアの一体化が必要不可欠であり、現在、歩行者が安全に拠点間を自由に行き来できる導線を確保するため、歩行者動線における道路空間の再編・整備、スクランブル方式化等の検討を進めている。

【今後の方向性】



WSで問題点として挙げられた、既存の道路空間の利活用や高松中央商店街への歩行者動線確保に向け、歩行空間の整備や交差点のスクランブル方式化等を行いながら複数ルートの検討を進める。

4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 社会実験時の交通量調査

- 高松中心市街地の回遊性向上を図るため、菊池寛通り交差点のスクランブル方式化を検討する段階的な社会実験を実施した。
- 令和8年1月28日（水）から信号機を歩車分離式に変更した社会実験を開始した（下図Step1）。
- 交通量調査から実験前との比較・分析を行い、利用者アンケート調査から歩車分離式信号化による安全性・利便性等の変化を検証した。

■調査箇所



出典：NTTインフラネット ※加工して作成



菊池寛通り交差点の様子
(R8.2.6撮影)

■スクランブル方式化までの流れ



実験前 歩行者、自転車、自動車の横断タイミングは同時



Step1 歩車分離式信号化

歩行者・自転車と自動車の横断タイミングが分離



Step2 自転車横断帯の撤去

自転車は歩行者か自動車として横断するかにより、従うべき信号のタイミングが異なる

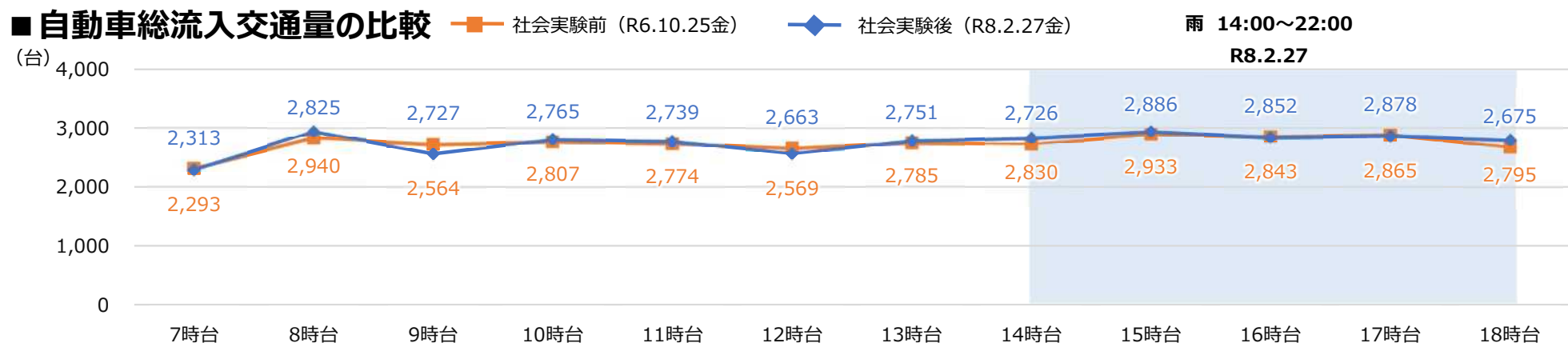


Step3 スクランブル方式化

歩行者の横断タイミングで斜め横断が可能

4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 社会実験時の交通量調査（自動車）

- 自動車総流入量に着目すると、社会実験前後でほとんど変化が見られなかった。
- 一方、渋滞長においては、国道側で渋滞は減少したものの、菊池寛通り側では特に夕方の時間帯に連続して渋滞が発生した。
- この要因として、菊池寛通り側の青時間減少と昼以降に観測された降雨の影響と推測される。



■ ピーク別渋滞発生状況（最大渋滞長）



4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 社会実験時の交通量調査

- R8.2.27（金）の渋滞発生原因としての降雨の影響を確認するため、R8.5.29（金）に補足調査を実施した。
- その結果、菊池寛通り側の夕方ピーク時における渋滞発生割合は、R8.2.27（金）と比較して減少し、一時的な渋滞は発生したものの、1～2回目の青信号で解消されており、深刻な渋滞とはなっていない。

■ピーク別渋滞発生状況（補足調査）

出典：NTTインフラネット ※加工して作成



＜夕方ピーク時における渋滞発生割合＞

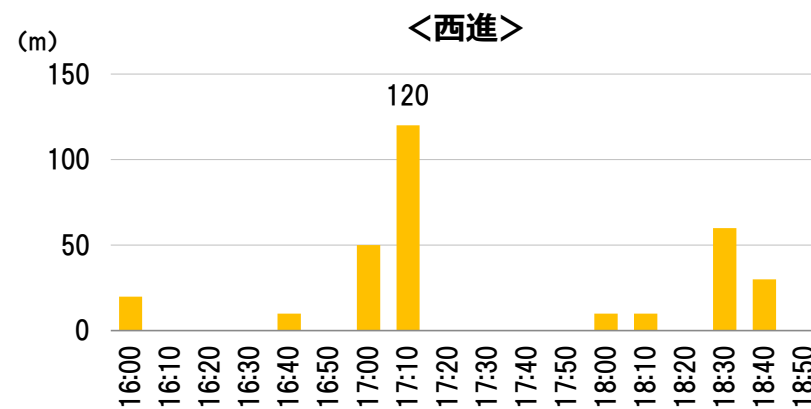
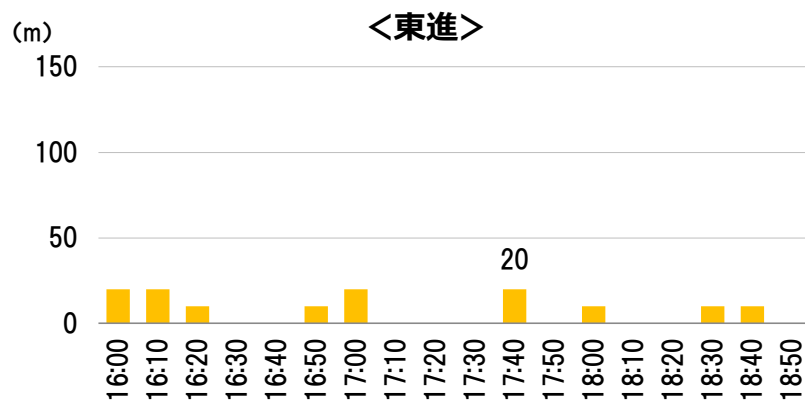
調査日	南進	北進	東進	西進
R8.2.27 (金) (降雨時)	0%	44.4%	55.6%	88.9%
R8.5.29 (金)	0%	22.2%	50.0%	44.4%

※R8.2.27(金) の渋滞発生原因と推測される降雨の影響により、自動車の通過速度が減少し、1サイクル当たりの平均通過台数が約7台となった。（参考：R8.5.29(金) 平均通過台数 約9台）

注）調査時間帯3時間（16:00-19:00）を10分毎の計18区分（3時間＝10分×18区分）に分割し、各区分で1度でも捌け残りが発生した場合には渋滞としてカウント

★18区分のうち、渋滞が観測された区分の割合を渋滞発生割合と定義

例） $\frac{6\text{区分}}{18\text{区分}} = 33.3\%$ （＝渋滞発生割合）



4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 歩車分離式信号化に関するアンケート調査

■ アンケート調査概要

○調査日：令和8年2月18日（水）～令和8年5月31日（日）

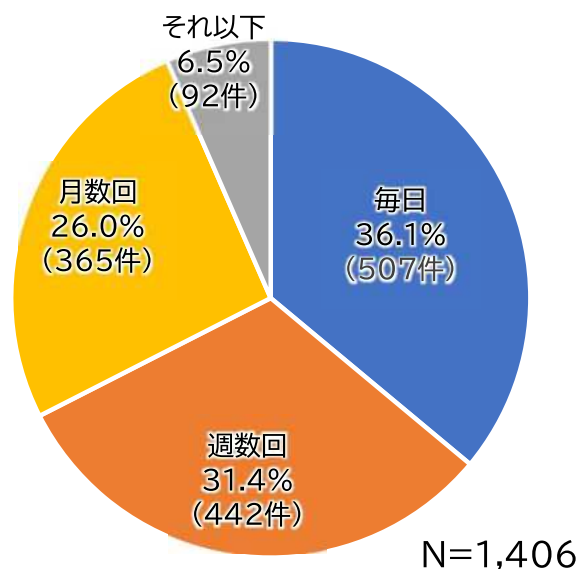
○回答数：1,850件（5月31日時点）【有効回答数：1,310件】

■ 回答者の属性

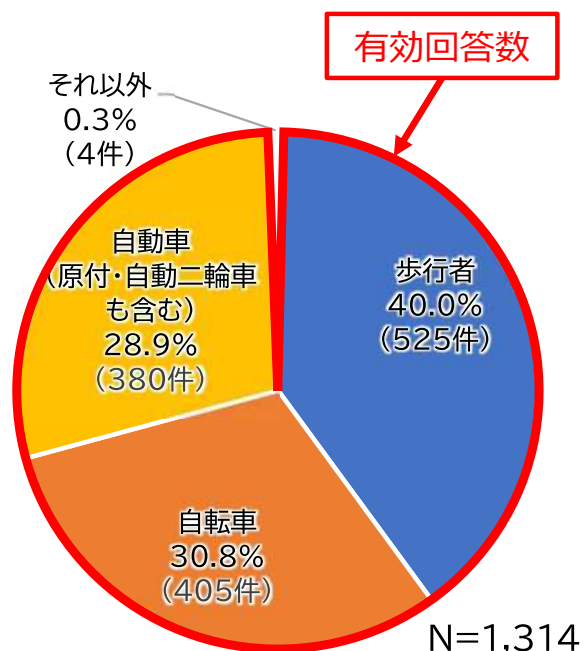
問 社会実験開始後に菊池寛通り
（中央公園南）交差点を通行しましたか。

問 通行時の交通手段を教えてください。

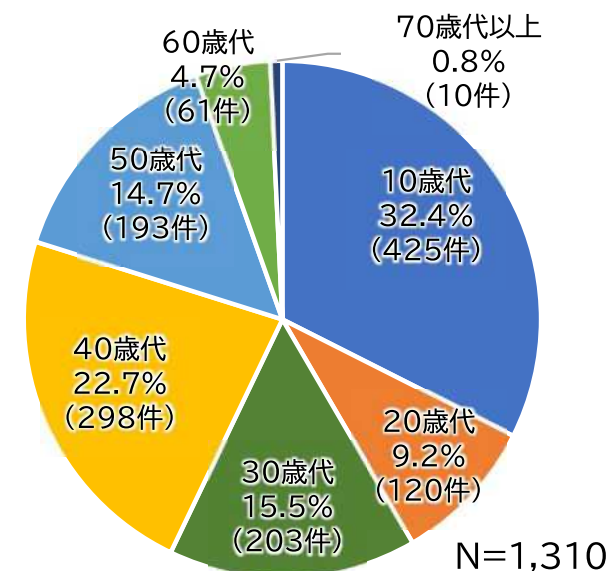
問 あなたの年代について教えてください。



※「それ以下」を選んだ被験者は回答終了



※「それ以外」を選んだ被験者は回答終了

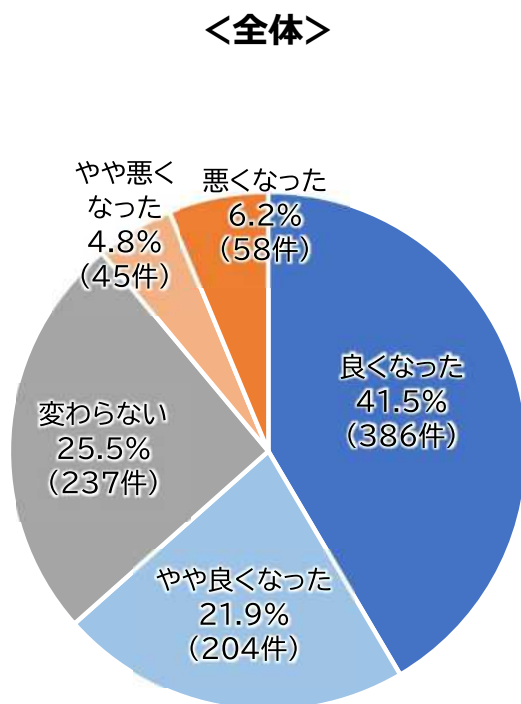


4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 歩車分離式信号化に関するアンケート調査

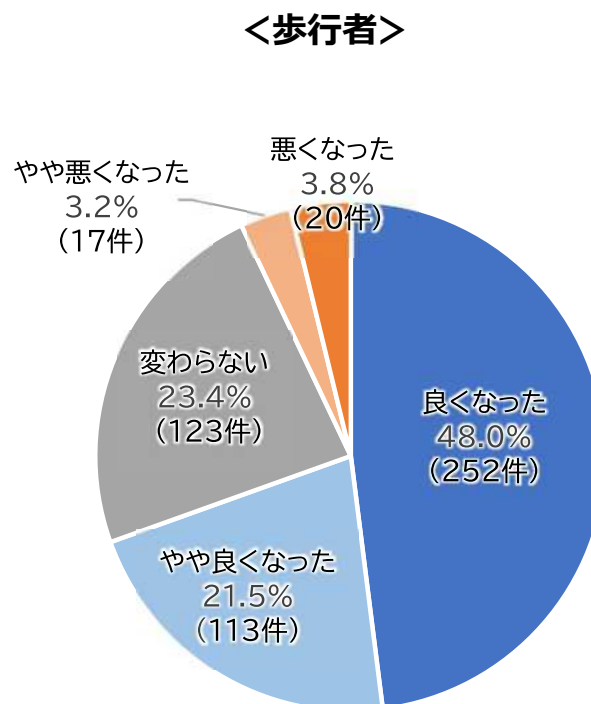
■歩車分離式信号化による自動車に対する安全性の変化

- 歩車分離式信号化により、「自動車に対する安全性が向上した」と回答した人は、全体で約6割を占めている。
- 交差点利用者の交通モード別に着目すると、歩行者の約7割、自転車の約6割が「自動車に対する安全性が向上した」と回答した。
- 自由意見として、自動車に対する安全性（車との接触の危険性が無く、気を遣う必要が無くなった等）が向上したという意見が多く、否定的意見は無かった。

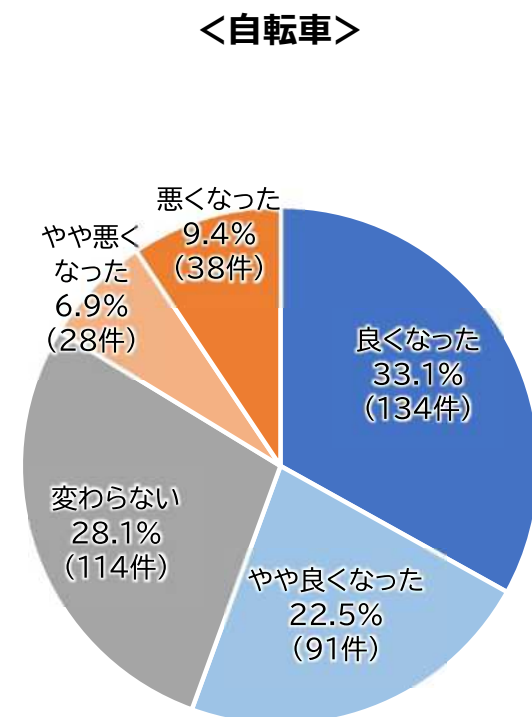
問 信号の運用変更により、**自動車（原付・自動二輪車も含む）**に対する安全性はどう変化しましたか。



N=930



N=525



N=405

4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 歩車分離式信号化に関するアンケート調査

■歩車分離式信号化による自転車・歩行者に対する安全性の変化

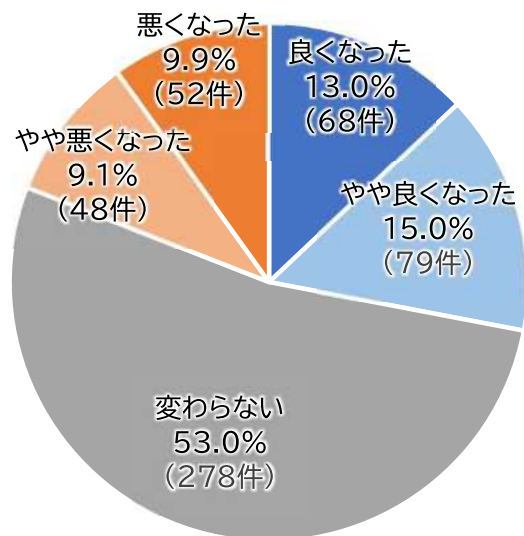
- 歩行者で「自転車に対する安全性が向上した」と回答した人は約3割に留まり、自転車でも「歩行者に対する安全性が向上した」と回答した人も約3割に留まった。
- 対して、自動車は「歩行者に対する安全性が向上した」と回答した人が約8割を占めている。
- 自由意見として、自動車に対する安全性は向上したものの、横断時の危険性として交差点内（横断歩道内）での接触に関する否定的意見もあった。

問 信号の運用変更により、**自転車**
に対する安全性はどう変化しましたか。

問 信号の運用変更により、**歩行者**
に対する安全性はどう変化しましたか。

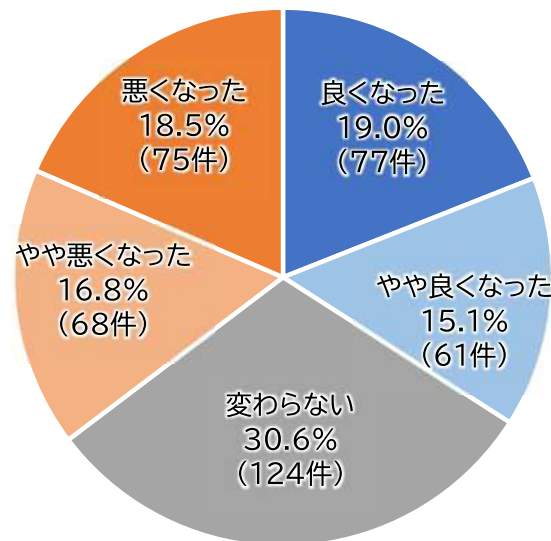
問 信号の運用変更により、**歩行者・自転車**
に対する安全性はどう変化しましたか。

＜歩行者＞



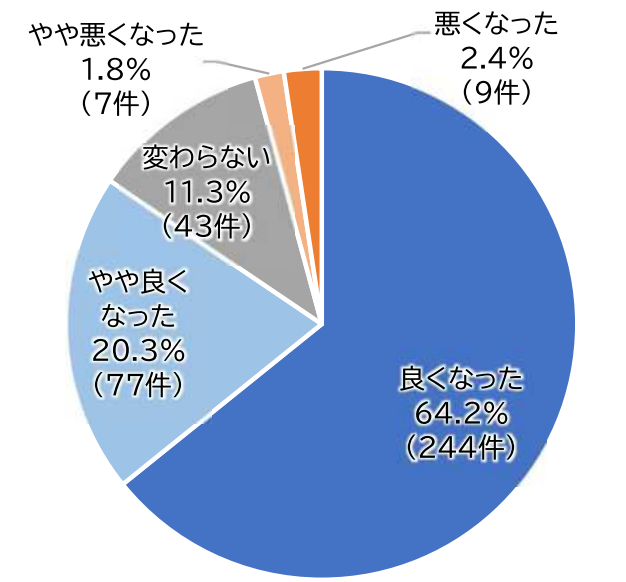
N=525

＜自転車＞



N=405

＜自動車＞



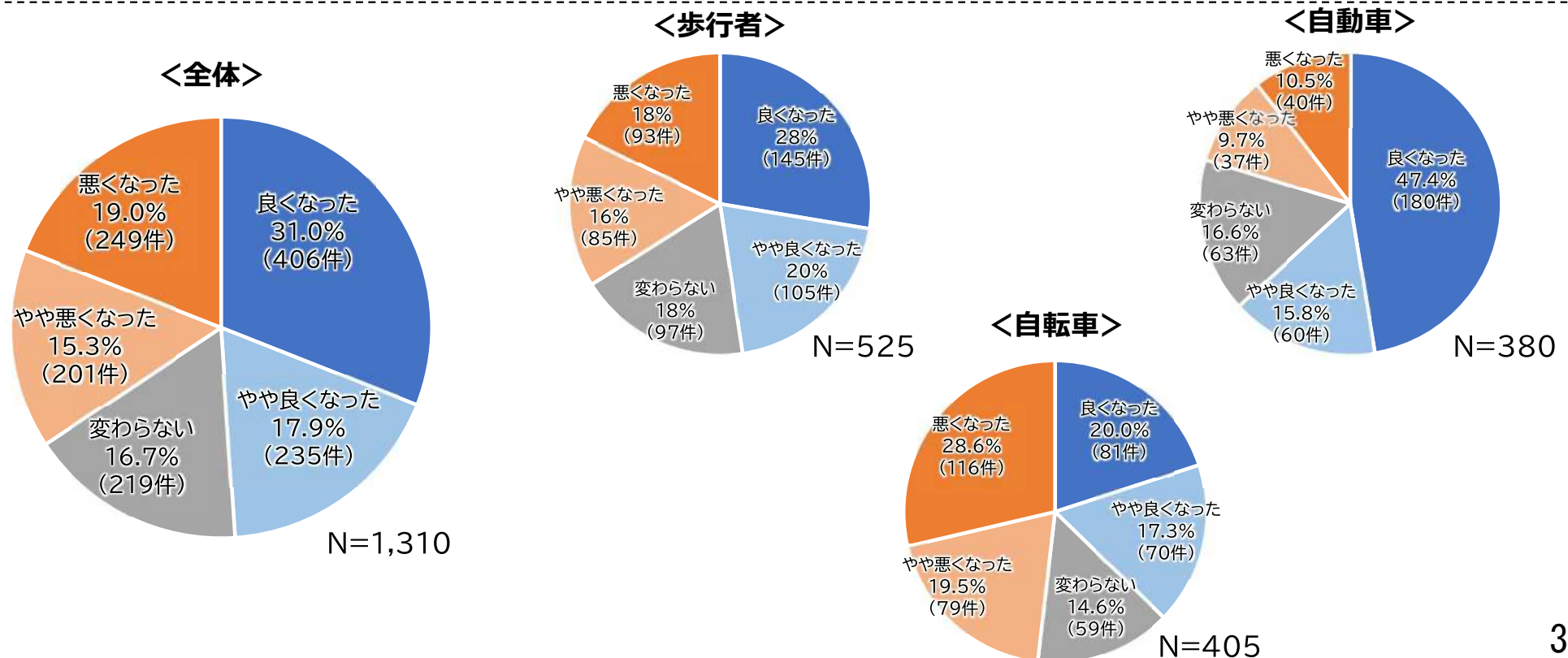
N=380

4-2 菊池寛通り交差点の歩車分離式信号化 歩車分離式信号化に関するアンケート調査

■歩車分離式信号化による利便性の変化

- 「通行のしやすさが良くなった」と回答した人は、全体で約5割を占めている。
- 交差点利用者の交通モード別に着目すると歩行者の約5割、自動車の約6割が「通行のしやすさが良くなった」と回答した。
- 一方で、自転車の約5割が「通行のしやすさが悪くなった」と回答した。
- 自由意見として、自動車利用者から歩行者や自転車の横断待ちが無くなり通行しやすくなったとの意見が有り、歩行者・自転車利用者から待ち時間の増加や横断時間の短さ等の否定的意見もあった。

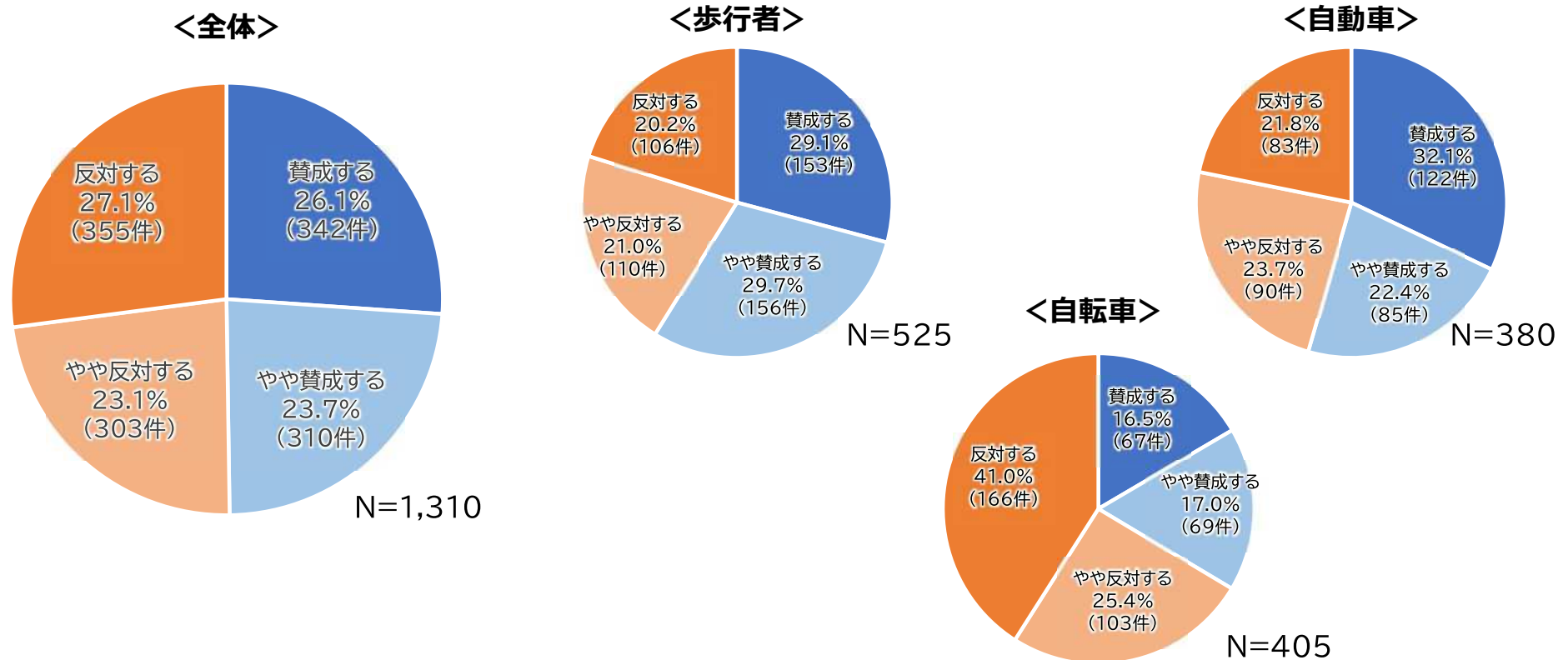
問 信号の運用変更により、通行のしやすさはどう変化しましたか。



■自転車横断帯の撤去に関する意見

- 全体で「自転車横断帯の撤去に賛成する、反対する」と回答した人は、それぞれ半数を占めている。
- 交差点利用者の交通モード別に着目すると、「自転車横断帯の撤去に賛成する」と回答した人は、歩行者が約6割、自動車が約5割を占めている。
- 一方で、自転車は「自転車横断帯の撤去に反対する」と回答した人は約7割を占めている。
- 自由意見として、児童・高齢者も多い交差点のため車両との接触リスクが減り安全性が向上する、斜め横断可能となる利便性が向上する等の肯定的意見があるものの、自転車の通行ルールが複雑になる等の否定的意見があった。

問 スクランブル方式に向けた自転車横断帯の撤去について、どう考えますか。



■まとめ

【交通量調査】

- ・ 自動車総流入量は、社会実験前後でほとんど変化が見られなかった。
- ・ 渋滞長・滞留長においては、国道側で渋滞は減少したものの、菊池寛通り側では特に夕方の時間帯に連続して渋滞が発生したが、青時間減少と昼以降に観測された降雨の影響と推測される。
- ・ 晴天時に再調査を実施した結果、菊池寛通り側の夕方ピーク時における渋滞発生割合は、降雨時と比較して減少し、一時的な渋滞は発生したものの、1～2回目の青信号で解消されており、深刻な渋滞とはなっていない。

【アンケート調査】

- ・ 歩車分離式信号化により、歩行者・自転車・自動車利用者の安全性は向上したとの意見が多い。
- ・ 歩行者・自動車利用者の利便性は向上したとの意見が多いが、自転車利用者の利便性は低下したとの意見が多い。
- ・ スクランブル方式化に向けた自転車横断帯の撤去に係る意見では、自転車からの反対意見が多いが、自動車からは賛成意見が多い。

【課題】



歩行者優先のスクランブル方式化に向け、自転車横断帯撤去による課題を解決するための検討を進めていく必要がある。

4-3 まちなか直行バス

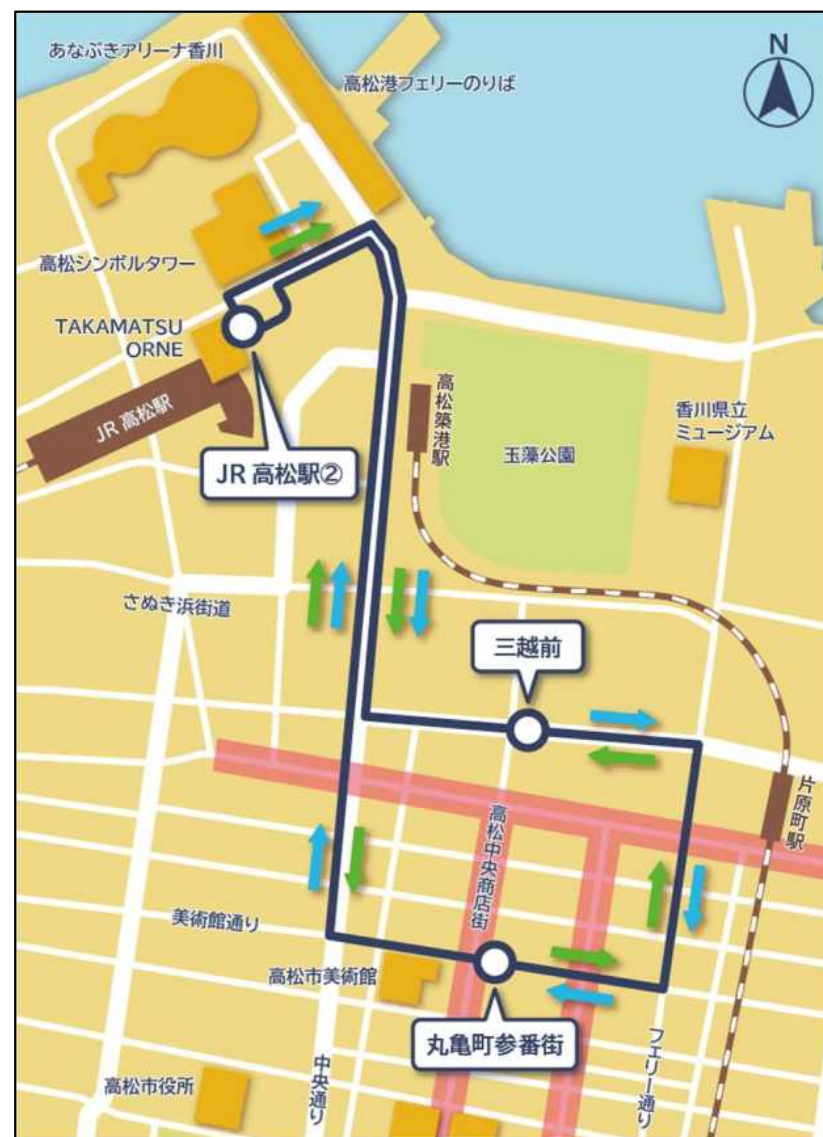
- 歩行者の移動を支援し、回遊性や滞在性の向上を図る取組みとして、サンポート高松地区と高松中央商店街をダイレクトにつなぐ「まちなか直行バス」の運行の社会実験を実施。
- 本社会実験を通して、乗車データの分析やアンケート調査を実施し、社会実装に向けて運行ルートやダイヤ、運賃に関する需要を把握。



※広告掲載企業 6社

期間	令和8年2月1日（日）から
運行時間	10時～20時
運行頻度	20分ごとに毎日運行
停留所	J R 高松駅⇄三越前⇒丸亀町参番街
運賃	大人：200円、子ども・障害のある方：100円

<運行ルート>

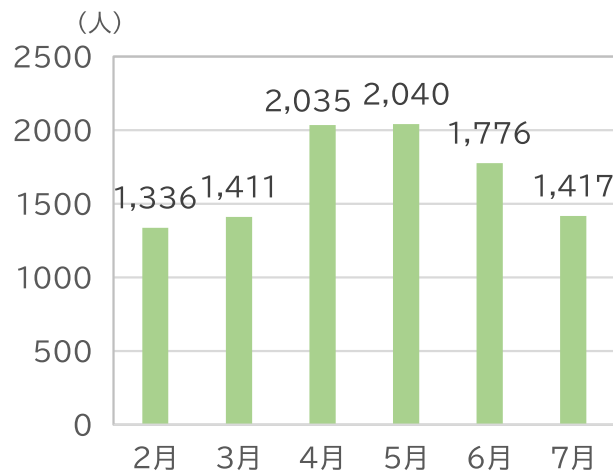


4-3 まちなか直行バス

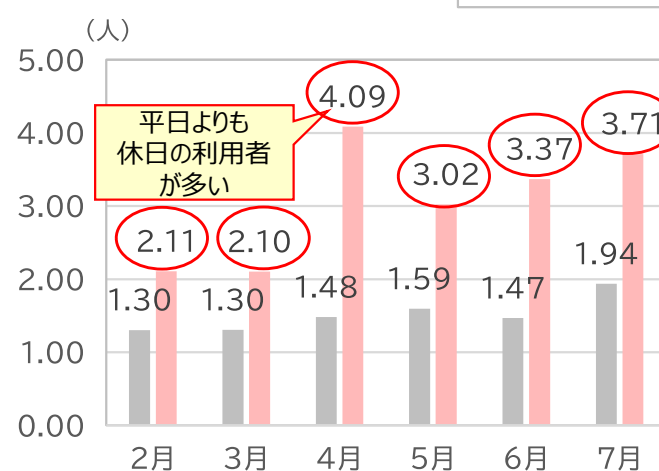
※データは2026年7月19日時点の集計による

- 平日よりも休日における利用者が多く、三越前よりも丸亀町参番街までの利用者が多い。
- 利用者アンケートから、目的地としては丸亀町グリーンへ向かう利用者が多く、満足度も非常に高い。
- 徒歩の代替手段として一定の利用が確認でき、サンポートと商店街間の移動を補完する手段として機能。

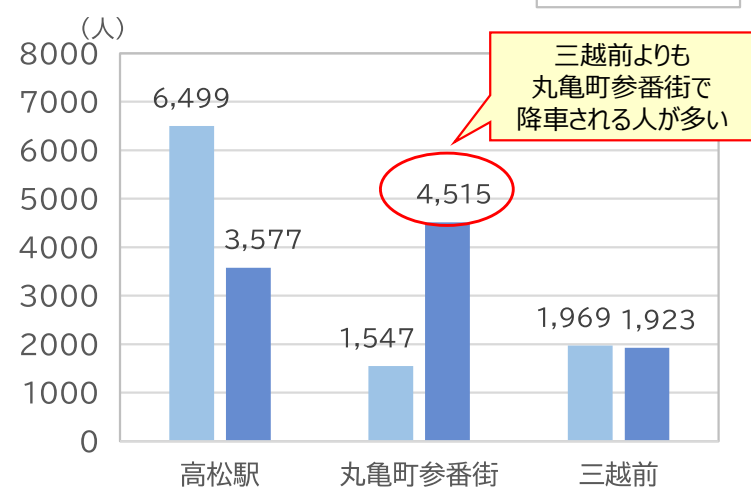
■利用者数合計



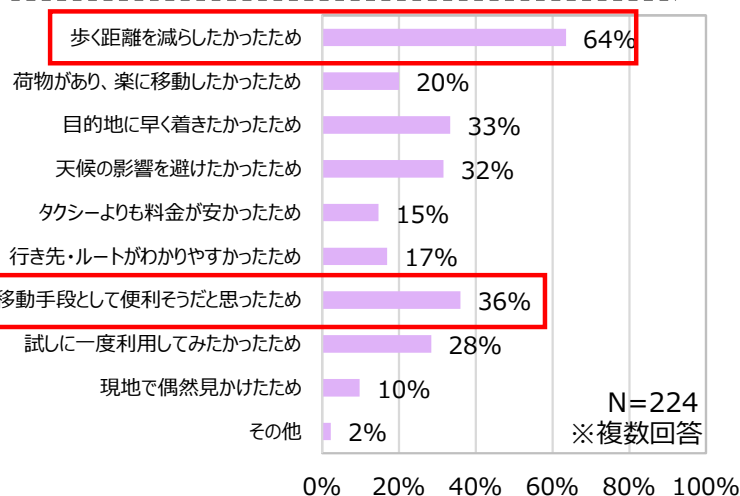
■1便あたり利用者数



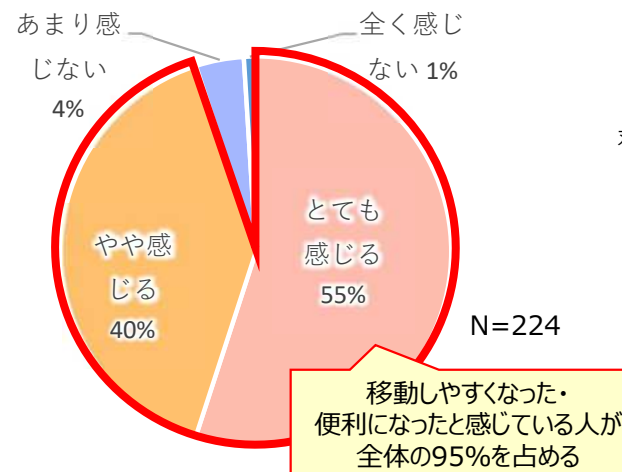
■停留所別利用者数



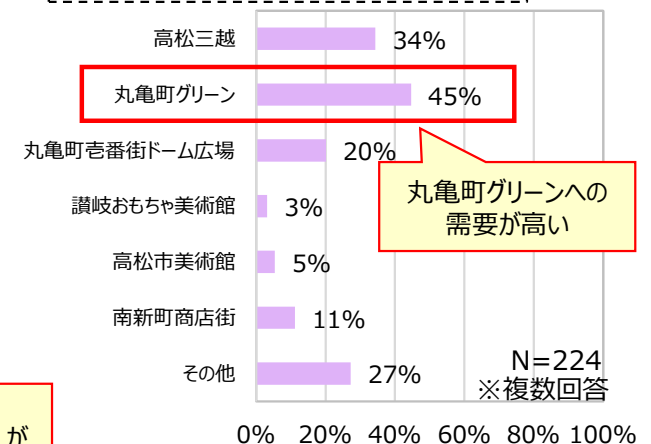
問 まちなか直行バスの利用理由



問 「まちなか直行バス」があることで移動がしやすい・便利になったと感じましたか。



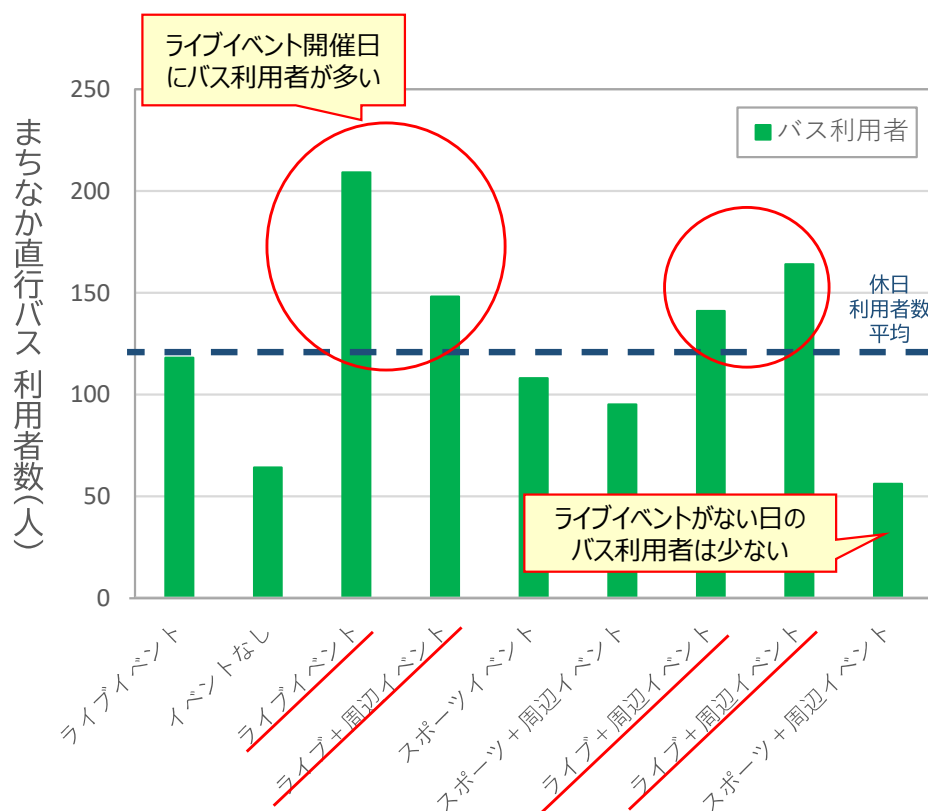
問 主な目的地



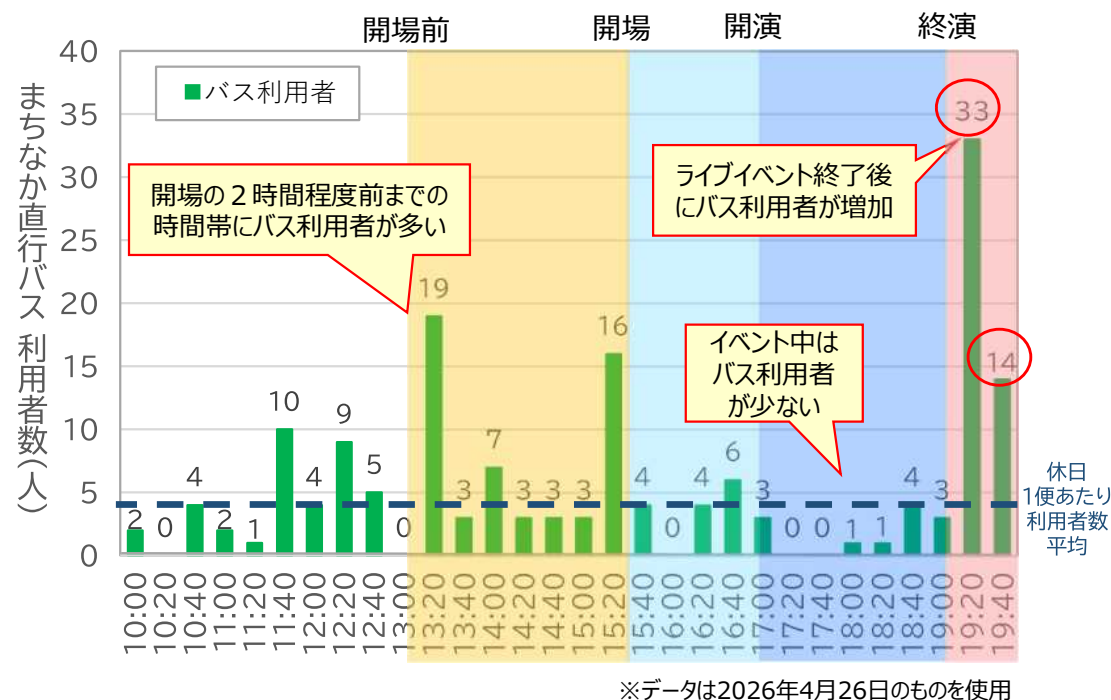
4-3 まちなか直行バス

- 休日の中でも県立アリーナでのライブイベント開催日に利用者が多い傾向。
- ライブイベント開催日は、開場前と終演後に利用者が増加する傾向となっており、イベント参加者がイベント開催前や終了後にまちなか直行バスを多く利用していると考えられる。

■休日におけるバス利用者数



■ライブ開催日における時間帯別バス利用者数（休日）



■まとめ

- 通常の路線バスと異なり、平日よりも休日における利用者が多い
- 休日の中でも特に県立アリーナでのライブイベント開催日に利用者が多く、イベント参加者がイベント開催前や終了後に多く利用している

【課題】

- ・利用者の需要に沿った運行ルートを検討が必要である。
- ・社会実装・既存バス路線の再編に向けて更なる乗車データの収集が必要である。

【今後の方向性】

- ・ **8月1日以降も社会実験を継続して実施**しながら、運行ルートやダイヤ等の見直しを行う。
- ・ターゲット（県外からの来訪者等）にあわせた効果的な広報周知方法を検討する。

5 今後の検討の進め方

5-1 今後の検討の進め方

5-1 今後の検討の進め方

令和7年度

第5回 (R7.5月)

- ビジョン（案）について
- 現状の整理について
- 回遊性、滞在性向上の方向性について
- 今後の検討の進め方について

[社会実験等（R7秋頃～予定）]

- サンポート高松地区から高松中央商店街に向けての歩行者動線
- 交差点の歩車分離式信号（スクランブル方式）化
- サンポート高松地区から高松中央商店街をつなぐバス など

県民意見の把握

第6回 (R8.7月)

- 社会実験、県民意見の報告
- 講ずべき具体策とその進め方について

今回

[社会実験・検討内容等]

- サンポート高松地区から高松中央商店街に向けての歩行者動線
- 交差点のスクランブル方式化
- サンポート高松地区から高松中央商店街をつなぐバス
- サンポート高松地区のエリアマネジメント活動について など

第7回

- 社会実験、県民意見の報告
- 講ずべき具体策とその進め方について