

第5回 高松中心市街地プロムナード化検討会議

日時：令和7年5月27日（火）14時00分～
場所：香川県庁本館21階 特別会議室

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（案）について
- （2）回遊性、滞在性向上の方向性について
- （3）今後の検討の進め方について

3 閉会

〈配布資料〉

- 資料1 高松中心市街地プロムナード化検討会議 設置要綱
- 資料2 第5回 高松中心市街地プロムナード化検討会議 説明資料
- 資料3 高松中心市街地プロムナード化ビジョン（案）

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。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。

別表 委員及びオブザーバー (21名)

(敬称略 令和7年5月27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	棄原 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 悅夫	
	(一社) 香川県トラック協会 専務理事	齋藤 文克	
	(株) 高松三越 代表取締役社長兼取 締役営業統括部長 兼(株)松山三越 代表取締役社長	鈴木 健彦	オブザーバー
関係行政 機関	国土交通省四国地方整備局 建設部長	井村 久行	
	国土交通省四国地方整備局 道路部長	荻野 宏之	
	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	谷田 和久	
	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5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7年5月27日（火）

香川県庁本館21階 特別会議室

第5回 高松中心市街地プロムナード化検討会議

目次

0 県立アリーナ開館による状況について（報告） P.3
1 第4回検討会議の振り返りについて P.9
2 高松中心市街地プロムナード化ビジョン（案）について P.15
3 現状の整理について P.17
4 回遊性、滞在性向上の方向性について P.41
5 今後の検討の進め方について P.51

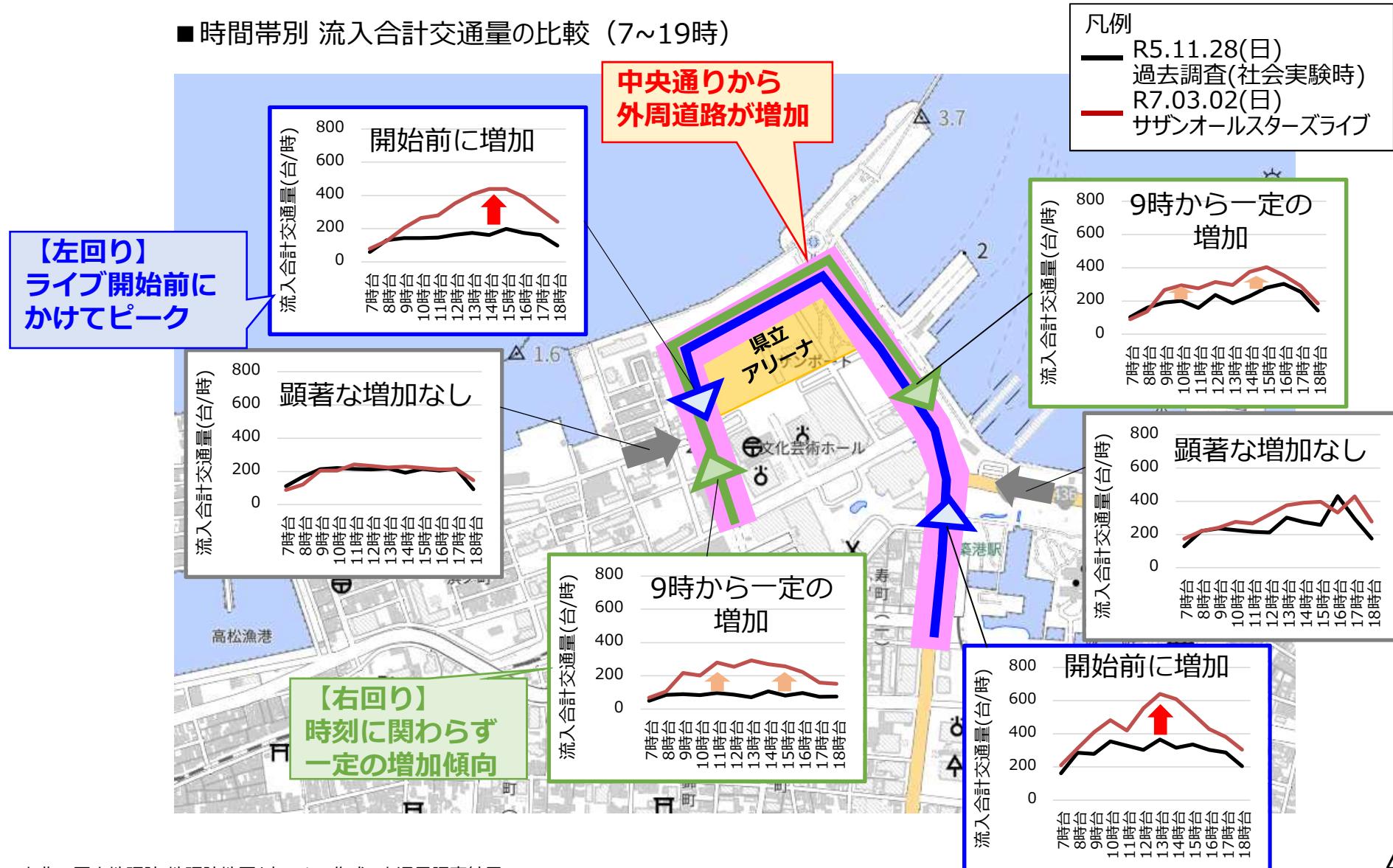
0 県立アリーナ開館による状況について（報告）

- 0-1 自動車交通の状況
- 0-2 人流の状況

0-1 自動車交通の状況

- 過去に実施した調査結果と比較すると、R7.3.2サザンオールスターズライブ（16:30開演、19:00終演）時には、中央通りからサンポート外周道路の交通量が増加。

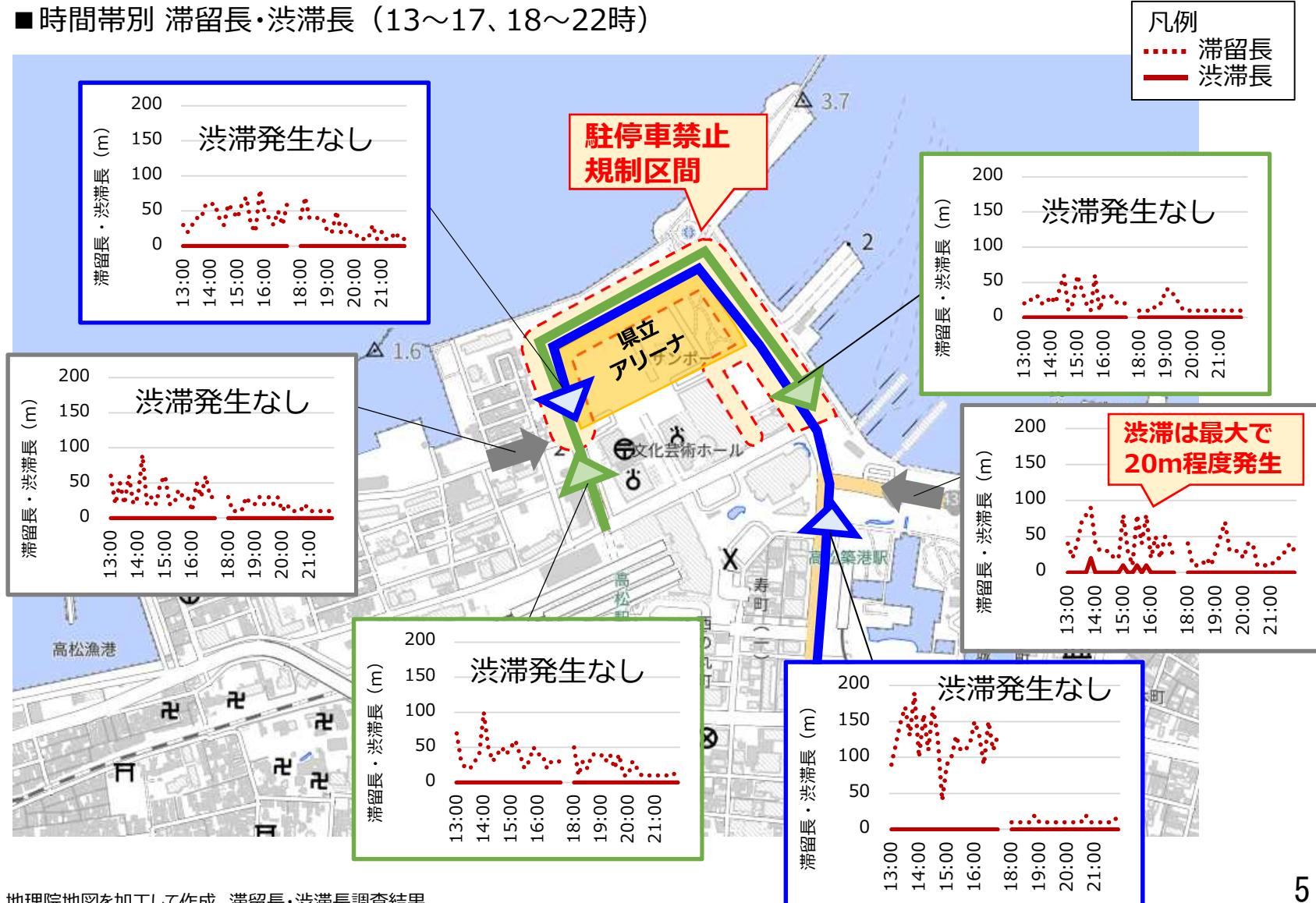
■ 時間帯別 流入合計交通量の比較 (7~19時)



0-1 自動車交通の状況

- サザンオールスターズライブ時には公共交通機関の利用呼び掛けや、アリーナ周辺で駐停車禁止規制を行っており、交通量が増加していた交差点においても渋滞はほぼ発生なし。

■ 時間帯別 滞留長・渋滞長 (13~17、18~22時)

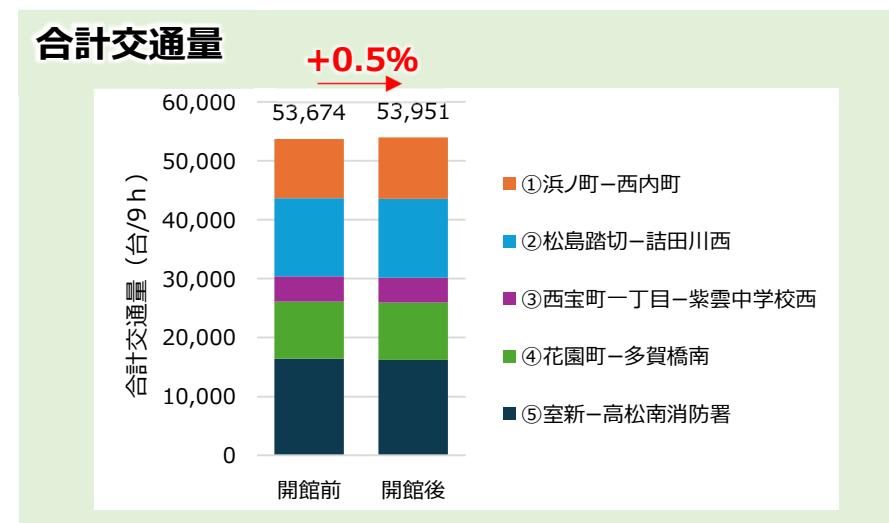


出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成、滞留長・渋滞長調査結果

0-1 自動車交通の状況

▶ 広域的に交通量を分析すると、サンオールスターズライブを含めたアリーナ開館後の交通量は開館前に比べ、わずかに増加している断面も見られるが、主な断面の合計交通量では1%未満の増加量。

■ 断面別 県立アリーナ開館前後の交通量



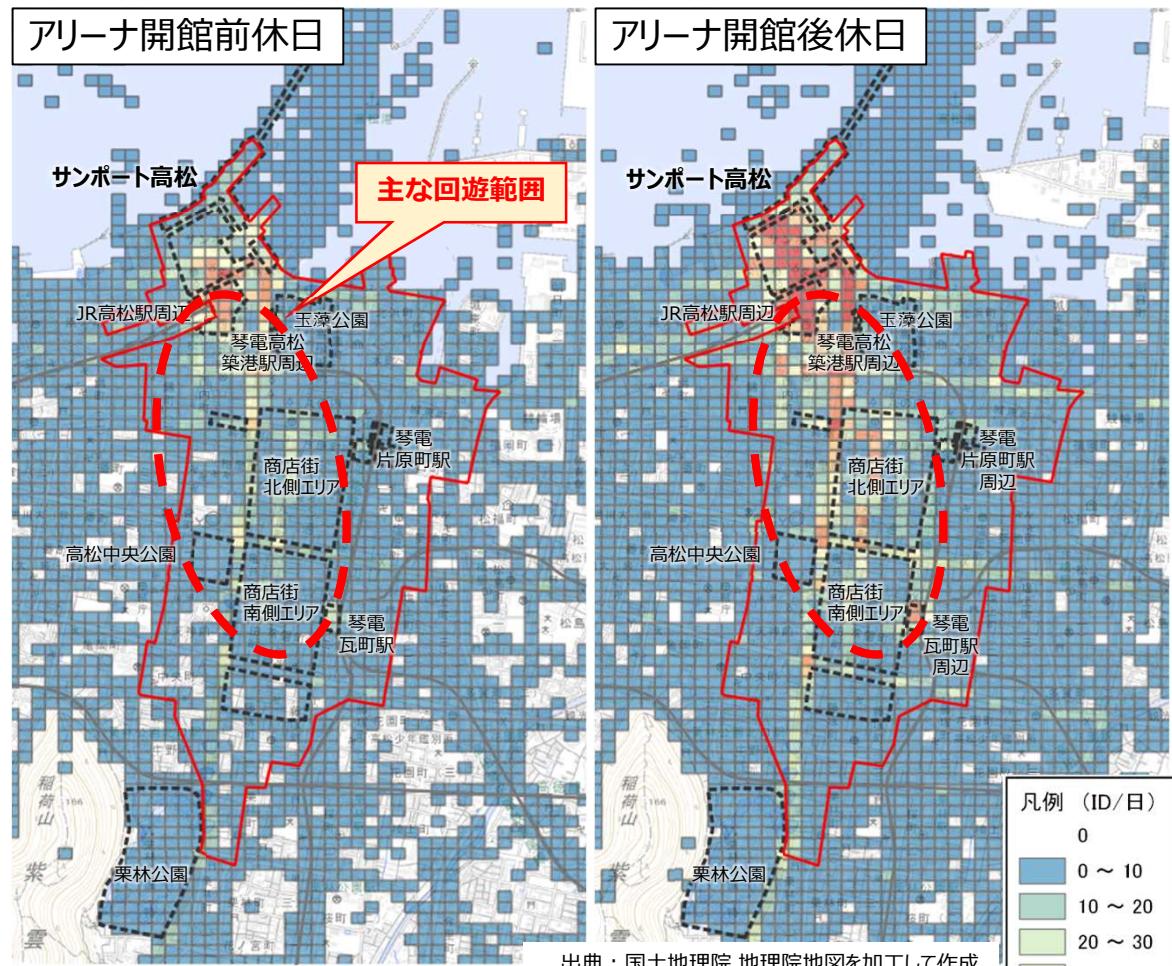
期間設定：
アリーナ開館前の休日
：2/1,2,8,9,11,15,16,22,23
アリーナ開館後の休日
：2/24,3/1,2,8,9,15,16
集計時間帯：13～22時

出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成、香川県警提供 交通量データ

0-2 人流の状況

▶ サンポート高松に来訪した人に着目し、その人が1日のうちどこにいたかを分析すると、アリーナ開館後はサンポート高松やJR高松駅周辺のみでなく商店街エリアへ至る回遊者も増加。

■サンポート高松来訪者による回遊状況ヒートマップ

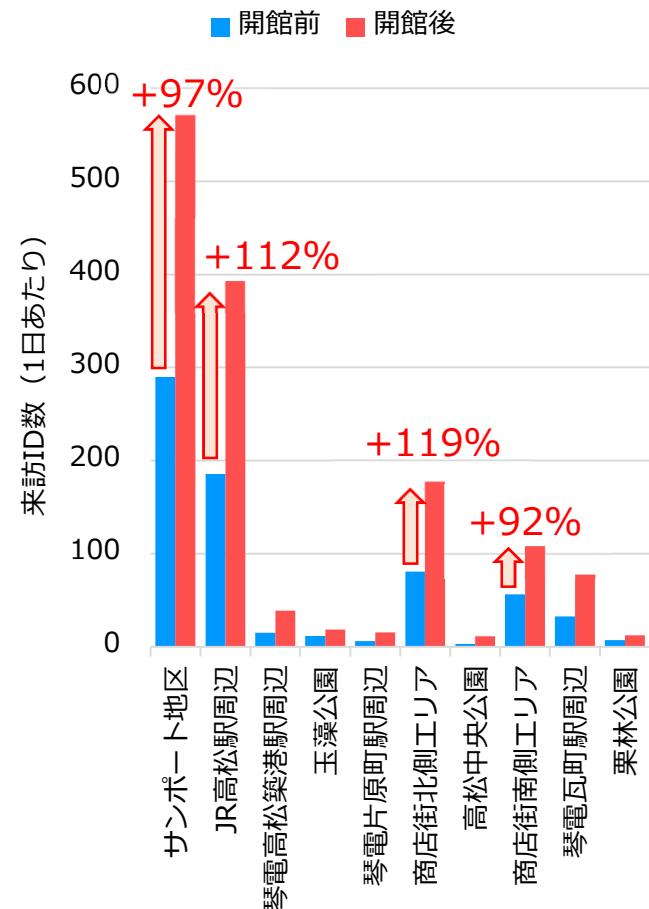


【期間設定】

アリーナ開館前休日 2025/2/15,16,22,23 (4日間平均)

アリーナ開館後休日 2025/2/24,3/1,2,8,9,15,16,20,22,23 (10日間平均)

■サンポート高松来訪者による各施設・エリアの来訪者数

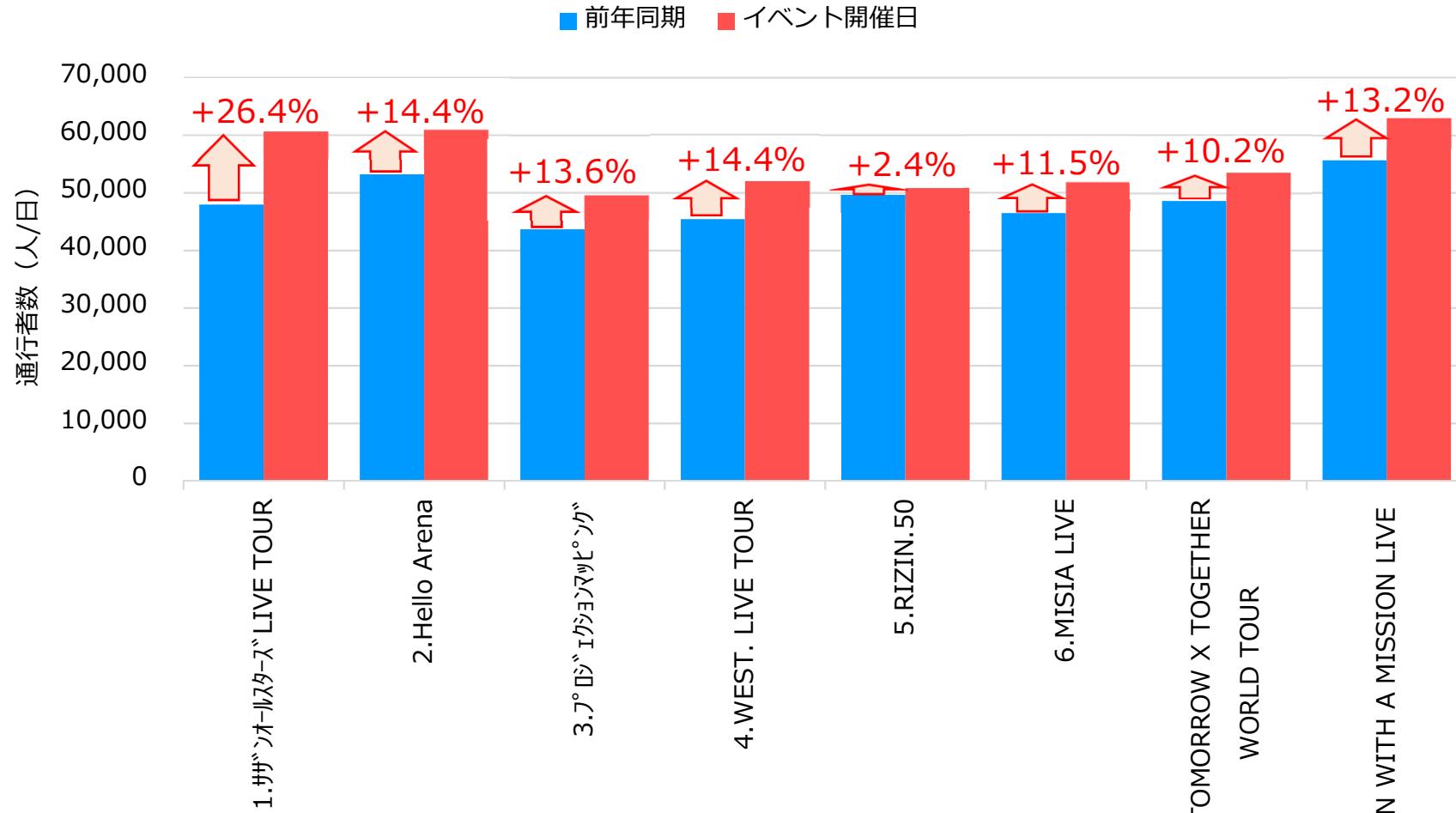


サンポート高松に来訪したIDに限定し、そのIDが同日に各施設・エリアに立ち寄ったかどうかを判定
各施設・エリアに立ち寄ったID数を集計しており、同日に複数回来訪しても1人としてカウント

0-2 人流の状況

▶ 県立アリーナでイベントを開催した日の丸亀町商店街(A、C、G街区)の通行者数を確認すると、イベント開催日には、前年同期と比べて通行者数が増加。

■丸亀町商店街（A、C、G街区）の通行者数



参考：高松丸亀町商店街振興組合の提供データより作成
イベント毎に、増加率が最大であった日の通行者数をグラフ化

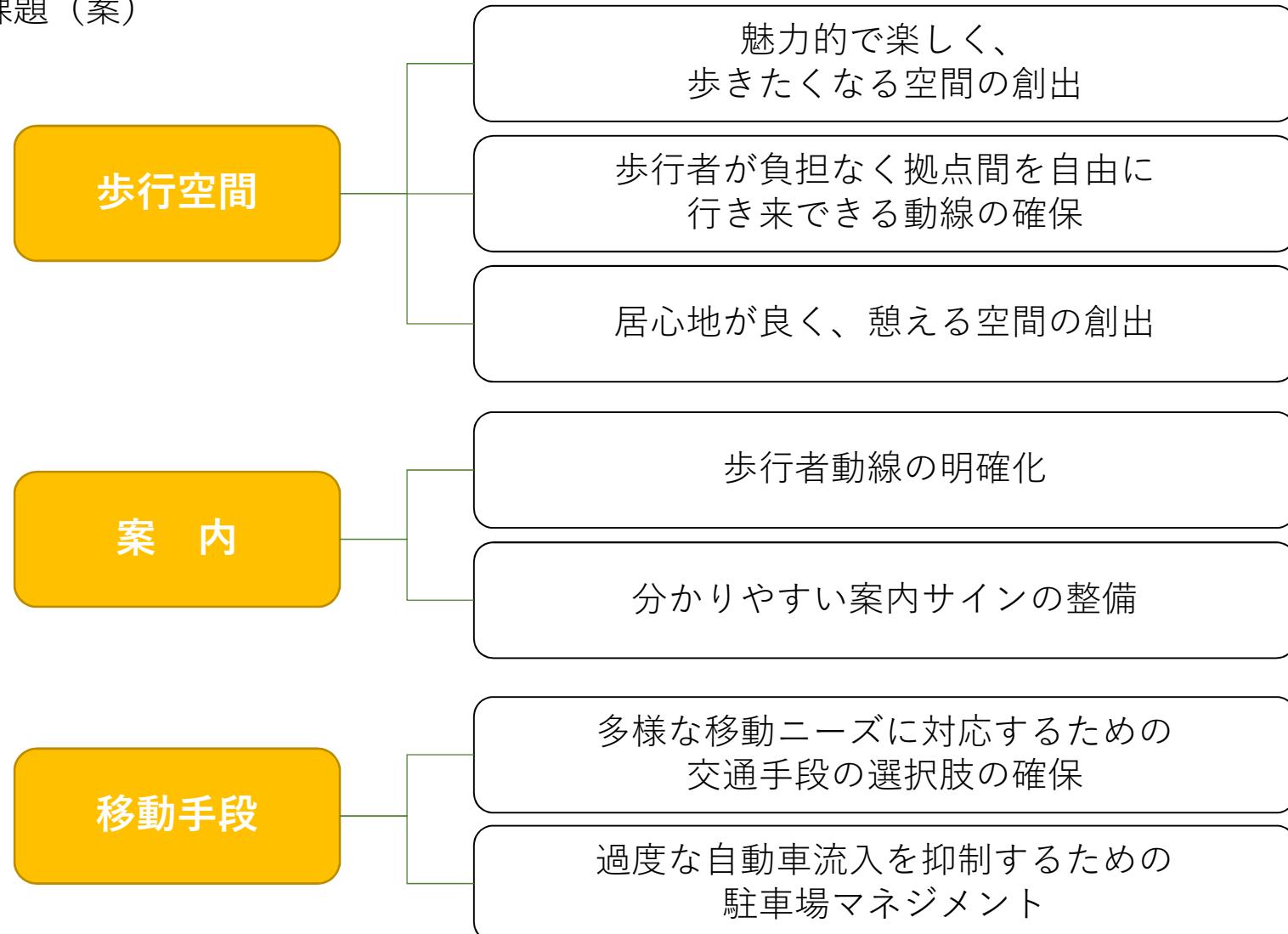
1 第4回検討会議の振り返りについて

- 1-1 回遊性、滞在性の向上への課題（前回会議資料）
- 1-2 第4回検討会議の意見

1-1 回遊性、滞在性向上への課題（前回会議資料）

中心市街地全体の回遊性、滞在性向上を図り、にぎわいをエリア全体に波及させる。

検討課題（案）



1-3 第4回検討会議の意見

	主な意見
歩行空間について	<p>県立アリーナとフェリー乗り場をつなぐデッキについて再度検討をお願いしたい。屋根付きのコリドーを高松港の高速艇乗り場からことでん高松築港駅まで伸ばせば便利になると考えている。</p> <p>番町交差点の平面化について懸念している。関係者と事前に十分協議し、慎重に進めていただきたい。今ある地下道をもう少し有効的に活用できなかの検討も進めていただきたい。</p> <p>周遊できるというのがとても重要と考えており、ヨーロッパを見ていても一方通行ではなくて周遊できる、つまり行って帰ってくるのではなくて周遊できるというのが人間の心理的に大事だと思う。</p> <p>歩行者のターゲットは大きく3つに分けられ、旅行として来られる方、通勤・通学でここに来られる方、高松市民等の近隣の住民の方があると考えており、それぞれが違う動き方をされているのではないかと推察する。</p> <p>JR高松駅から商店街の方に歩いていこうとすると、大きな幹線道路が南北・東西に通っており、そこを渡るのが非常に障害になっていると思う。</p> <p>県立アリーナもサンポート地区にできるということで、駅前に人の流れが集中する。どういう属性の人たちの回遊を高めるか、回遊してもらうかという検討が重要であると認識している。</p> <p>歩行者の回遊性の向上を図るために、車や自転車と歩行者をどこまで分離するかという検討も重要と認識している。</p>

1-3 第4回検討会議の意見

主な意見	
案内について	<p>サンポート地区から商店街に向かって、休憩できるようなベンチや統一的なサイン等を設けて、歩きやすく歩いて楽しいものをハードとしてはつくるべきだと思う。</p> <p>JR高松駅前広場に出たときに、どの方向に歩いていけば商店街に着くのか、初めて来た人にとっては分かりづらくなっている印象がある。分かりやすい案内サインの整備、どちらに向かえば何があるのかというところをもう少し工夫できるのではないかと感じている。</p>
移動手段について	<p>鉄道事業者の観点からは、初乗り区間の利用が非常に多いと認識しており、瓦町まで回遊の圈内を広げるということであれば、公共交通を絡めた形で検討いただければありがたい。</p> <p>中心市街地を歩きやすくするということを目指すなかでは、自動車が市内の中心部に入ってこないような、車の量を減らし、なるべく歩行者に道路を取り戻すということを考えていく必要があると考えている。</p>

1-3 第4回検討会議の意見

	主な意見
エリアマネジメントについて	<p>ソフトとしても、例えばクリスマス等のイベント時に全体として取り組み、打ち出すことで、歩いてみたいと思うようなことも出てくるかと思う。</p> <p>サンポートと中心市街地との連携は、シンボルタワーができた当初からの課題であり、何とか連携していくかということを模索してきたところである。</p> <p>高松市では商店街と一緒に音楽イベントの開催や、シンボルタワー開発などの民間企業とJR高松駅前やサンポート地区でさまざまなイベント開催などを実施している。空間づくりというのはハード面だけではなくて、市民の方、県外の方が来て楽しめるようにぎわいづくりも必要だと思う。今後、国・県等、いろいろと連携した取り組みも可能性として考えられる。</p>

1-3 第4回検討会議の意見

	主な意見
ビジョンについて	<p>来訪者、旅行者の視点で意見がなかなか出てきにくいところもあるかと思うので、もう少し大きなビジョンの中で話を進めていく必要があるのではないかと感じている。大きな方向性はその方向をみんなで見ることがとても重要だと考えている。</p> <p>今後の回遊性については、まさに目指すべき姿と認識しているが、これを実現するにはどういったことをしていけばいいのかなど、サンポートの完成した姿が見えてきた今こそ、早く具体的な中身の議論に進むことを期待している。</p> <p>サンポート地区を中心に一斉にいろいろな事業が動きだすため、向こう30年から50年、100年を決めるような大切な時期に来ていると自覚している。本格的にウォーターフロントと中心部の連携ということで皆様とも一緒に計画づくりをしていきたいと思う。</p> <p>サンポートも含めて高松中心市街地をどのようにしていくのかという大きな視点での方向性を出すことが必要を感じている。一方で、中心市街地の都市構想についての検討も重要であり、いくつかのスポットが有機的につながっていることを目指していくことが必要である。将来を見据えたまちづくりのビジョンを出しながら、一方でデータに基づいた検討も行うといったプロセスが必要と感じている。まちなかの構造のビジョンの検討などを今後の進め方に追加し、並行で議論を進めていけると良いと考える。</p>

2 高松中心市街地プロムナード化ビジョン（案）について

3 現状の整理について

3-1 既存アンケート調査

(高松市の中心市街地活性化に関するアンケート調査)

3-2 人流データ分析

- ① 中心市街地の回遊状況について
- ② サンポート高松～中央商店街の歩行者動線について
- ③ 中央通りの横断状況について

3-3 交通量調査

3-1 既存アンケート調査（高松市の中心市街地活性化に関するアンケート調査）

- プロムナード化に関する利用者ニーズについて、近年実施している中心市街地活性化に関するアンケート調査結果から、整理を行った。

■参考したアンケート

① 第4期高松市中心市街地活性化基本計画（仮称）策定に向けた 関係者調査結果

調査時期：令和5年7月～8月

対象：高松市中心市街地活性化協議会の委員

② 【WEBアンケート】

高松市の中心市街地活性化に関するアンケート調査結果

調査時期：令和5年8月

対象：高松市にお住まいの18歳～79歳の市民

3-1 既存アンケート調査（高松市を中心市街地活性化に関するアンケート調査）

① 第4期高松市中心市街地活性化基本計画（仮称）策定に向けた 関係者調査結果 調査対象：高松市中心市街地活性化協議会の委員

- 回遊性に関する項目の満足度は、いずれも平均値を下回っている。
- 中でも「サンポート高松から中央商店街への誘客」は、最も重要度の高い取組みとして認識されている。
- 他にも注力すべき取組みとして「観光客の中央商店街への取込」、「滞留できる広場や休憩場所の充実」など、回遊性に関する項目が挙げられる。

■ 中心市街地活性化に向けた事業や取組みについて 満足度×重要度



誘客力	1	サンポートエリアの活用
	2	交流拠点施設の整備
	3	教育文化施設の整備
	4	医療・社会福祉施設の整備
	5	魅力ある商業空間の創出
	6	インバウンド等の観光客を増やす取組
	7	広域からの誘客を促すイベントの開催
回遊性	8	サンポートエリアから中央商店街への誘客
	9	観光客の中央商店街への取込
	10	魅力的な店舗、立ち寄り施設の充実
	11	商店街における賑わいイベントの開催
	12	滞留できる広場や休憩場所の充実
	13	街なか案内や情報発信の充実
	14	子どもの遊び場、子育て世代の交流機会の充実
居住環境	15	空き家・空き店舗対策
	16	中心市街地への移住・定住支援の充実
	17	再開発事業や民間開発による住宅環境の整備
	18	日用品等の買い物施設の充実
	19	公共交通機関の利便性の向上
	20	駐車場等の整備促進、利便性向上
	21	安全・安心、防犯まちづくりの推進
新たな価値	22	地元出店者のチャレンジ支援、若者の創業・起業支援
	23	商店街の経営者の高齢化・後継者問題への対応
	24	組合間、事業者間の連携を促進させる仕組みづくり
	25	若者世代との意見交換の場作り
	26	エコ・グリーン活動の推進
	27	地産地消の推進
	28	データ連携などデジタル技術の有効活用による情報共有

3-1 既存アンケート調査（高松市を中心市街地活性化に関するアンケート調査）

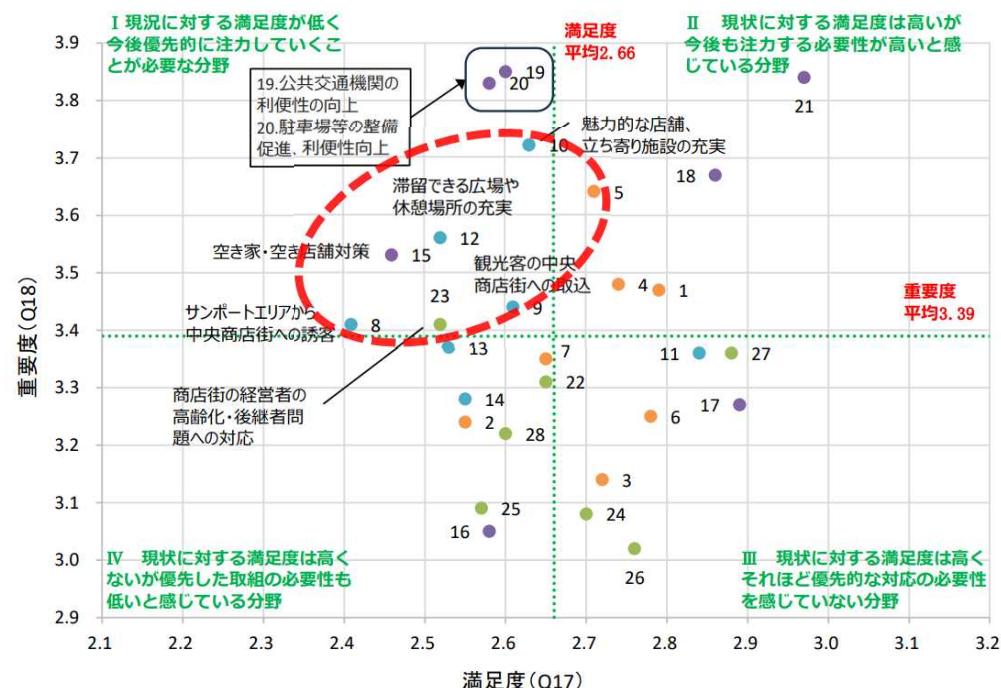
② 【WEBアンケート】

高松市を中心市街地活性化に関するアンケート調査結果

調査対象：高松市にお住まいの18歳～79歳の市民

- 回遊性に関する項目について、優先的に注力していくことが必要な分野（満足度が低く、重要度が高い）にあてはまるものが多く、4項目が該当している。
- 重要度の高い順に、「魅力的な店舗、立ち寄り施設の充実」、「滞留できる広場や休憩場所の充実」、「観光客の中央商店街への取込」、「サンポート高松から中央商店街への誘客」が挙げられている。

■ 中心市街地活性化に向けた事業や取組みについて 満足度×重要度



誘客力	1	サンポートエリアの活用
	2	交流拠点施設の整備
	3	教育文化施設の整備
	4	医療・社会福祉施設の整備
	5	魅力ある商業空間の創出
	6	インバウンド等の観光客を増やす取組
	7	広域からの誘客を促すイベントの開催
回遊性	8	サンポートエリアから中央商店街への誘客
	9	観光客の中央商店街への取込
	10	魅力的な店舗、立ち寄り施設の充実
	11	商店街における賑わいイベントの開催
	12	滞留できる広場や休憩場所の充実
	13	街なか案内や情報発信の充実
	14	子どもの遊び場、子育て世代の交流機会の充実
居住環境	15	空き家・空き店舗対策
	16	中心市街地への移住・定住支援の充実
	17	再開発事業や民間開発による住宅環境の整備
	18	日用品等の買い物施設の充実
	19	公共交通機関の利便性の向上
	20	駐車場等の整備促進、利便性向上
	21	安全・安心、防犯まちづくりの推進
新たな価値	22	地元出店者のチャレンジ支援、若者の創業・起業支援
	23	商店街の経営者の高齢化・後継者問題への対応
	24	組合間、事業者間の連携を促進させる仕組みづくり
	25	若者世代との意見交換の場作り
	26	エコ・グリーン活動の推進
	27	地産地消の推進
	28	データ連携などデジタル技術の有効活用による情報共有

3-1 既存アンケート調査（高松市を中心市街地活性化に関するアンケート調査）

■まとめ

- ・ 中心市街地を活性化させるには、サンポート高松から中央商店街への誘導や、観光客や来街者を中央商店街へ取込む仕掛けづくりが重要な取組みと認識されており、そのような回遊性に関する項目が、優先的に注力すべき取組みとして挙げられている。
- ・ 広場や休憩場所等の滞留空間の充実や、魅力的な店舗や立ち寄り施設の充実といったユーザー目線の空間づくりも重要な取組みとして挙げられている。

【課題】



サン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

3-2 人流データ分析

- プロムナード化の方向性を検討していくために、人流ビッグデータを用いて、以下の3つの観点で分析を行った。

① 中心市街地の回遊状況について

- 位置情報ビッグデータ※を用いて高松中心市街地の来訪状況を整理
- 中心市街地内のエリア来訪箇所数やエリア間ODを分析
- 各エリアの滞在時間を分析



② サンポート高松～中央商店街の歩行者動線について

- エリア間流動の多いサンポート高松やJR高松駅と中央商店街の回遊に着目し、エリア間の移動経路を分析
- 平日や休日での移動経路から、利用される道路の傾向を分析



③ 中央通りの横断状況について

- サンポート高松やJR高松駅と中央商店街エリアを行き来する際や、東西移動する際には横断が必要となる中央通りに着目し、横断状況を分析

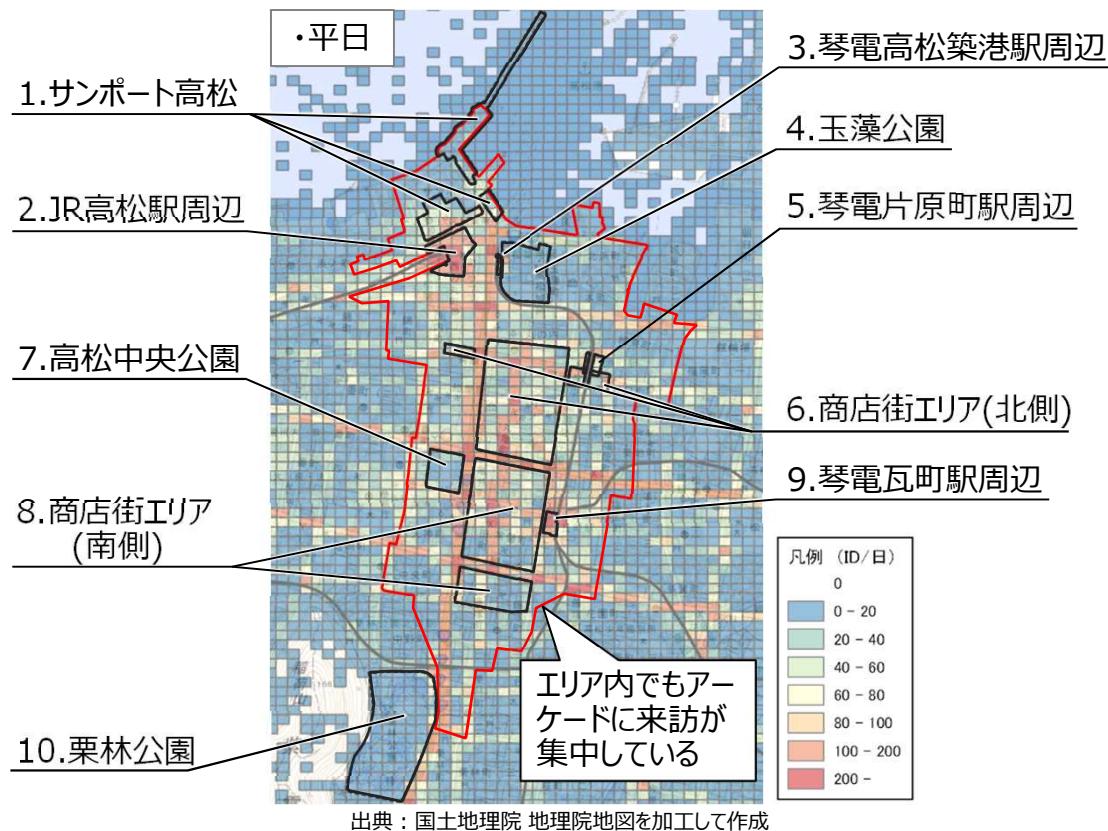
※位置情報ビッグデータについて

- 民間GPSデータである「ポイント型流動人口データ」を活用
- 「ポイント型流動人口データ」は、複数のスマートフォンのアプリから収集した位置情報等のデータであり、情報収集と第三者提供を許諾したユーザのデータのみ収集し、秘匿化処理を施し製品化したもの
- 居住地や勤務地周辺でのログは個人情報保護の観点から秘匿化しており、1日ごとにIDを変更しているため個人を特定することはできない
- 分析対象期間：2024/5/3～2024/6/2 の31日間（平日：休日・GW以外、休日：GWを除く土日、GW：5/3～5/6）

3-2 人流データ分析 ① 中心市街地の回遊状況について

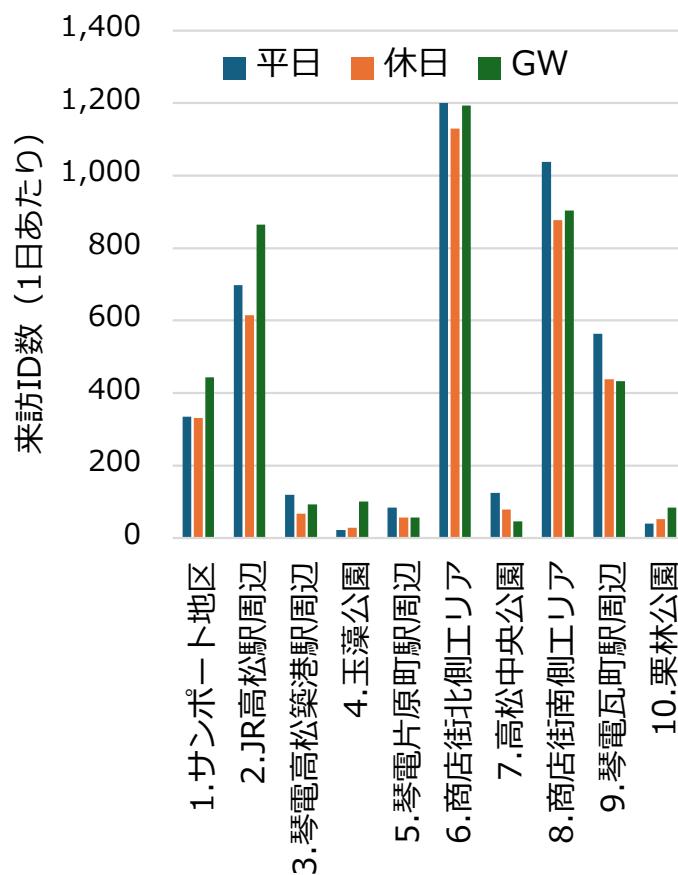
- 高松中心市街地において、幹線道路を通過する人の流れが多いほか、高松駅周辺や商店街への来訪が多くなっている。

■ 中心市街地周辺来訪状況ヒートマップ^①



※高松市来訪者によるログを抽出しメッシュ単位のID数を整理。
 期間ごとの合計ID数を対象日数で除し日あたりの来訪ID数を算出
 設定した10エリアについては、メッシュにかかわらず設定した範囲内のログを抽出し、そのID数を算出
 分析対象日：2024/5/3～6/2（全時間帯）
 ①GW：5/3～5/6、休日：GW以外の土日、平日：休日・GW以外

■ 施設・エリア別来訪数

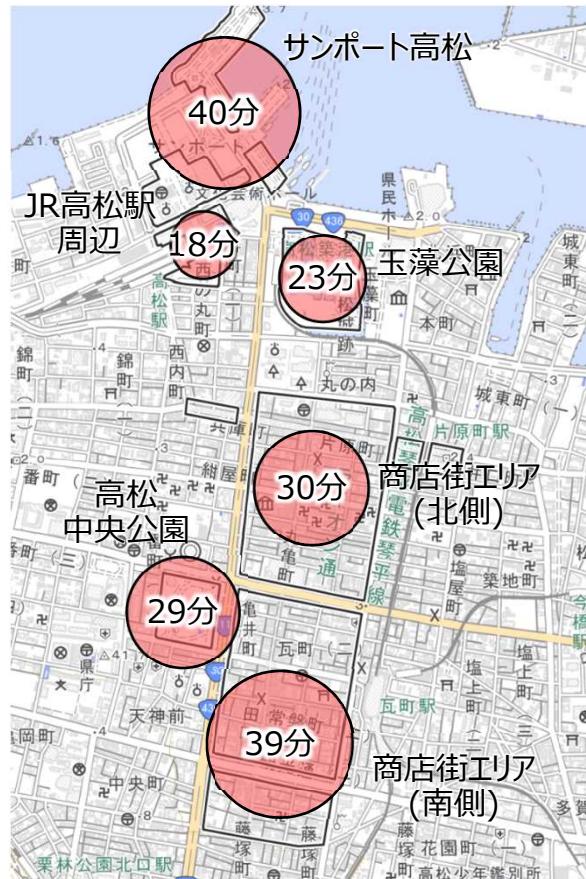


3-2 人流データ分析 ① 中心市街地の回遊状況について

- 滞在時間を分析すると、サンポート高松が平均40分、商店街はそれぞれ平均30~40分程度となっている。

■ 平均滞在時間

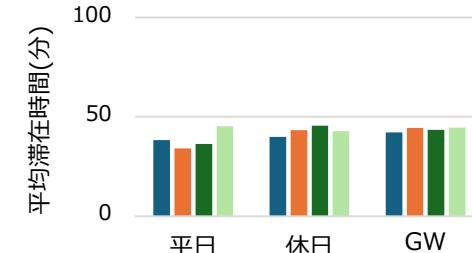
着目6エリアでの平均滞在時間
(サンポート高松、JR高松駅周辺、
高松中央公園、玉藻公園、
商店街北側エリア、商店街南側エリア)



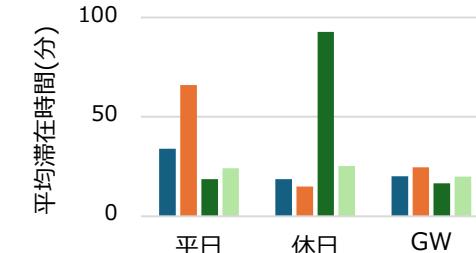
出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

■ 属性別平均滞在時間

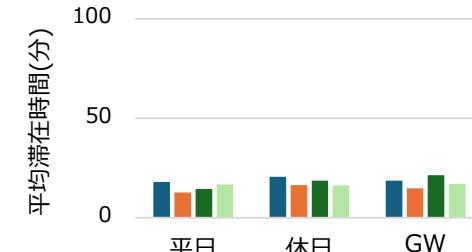
サンポート高松



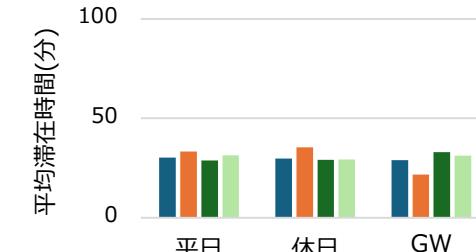
玉藻公園



JR高松駅周辺



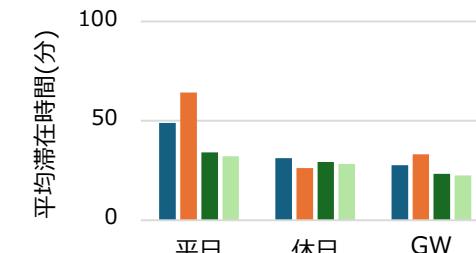
商店街北側エリア



高松中央公園



商店街南側エリア



- 施設の退出・進入ごとにトリップを分割し、トリップごとの所要時間を集計した。
- 施設内で観測された同一トリップの最初の点と最後の点の時間差で所要時間を計測（最短1分）
- 1回のトリップで1点のみの観測及び同一の点での観測（時間差0分）は所要時間が計測できなかったため対象外とした。
- 5分以上240分以内の滞在トリップに限定（通過者・勤務者の除外目的）

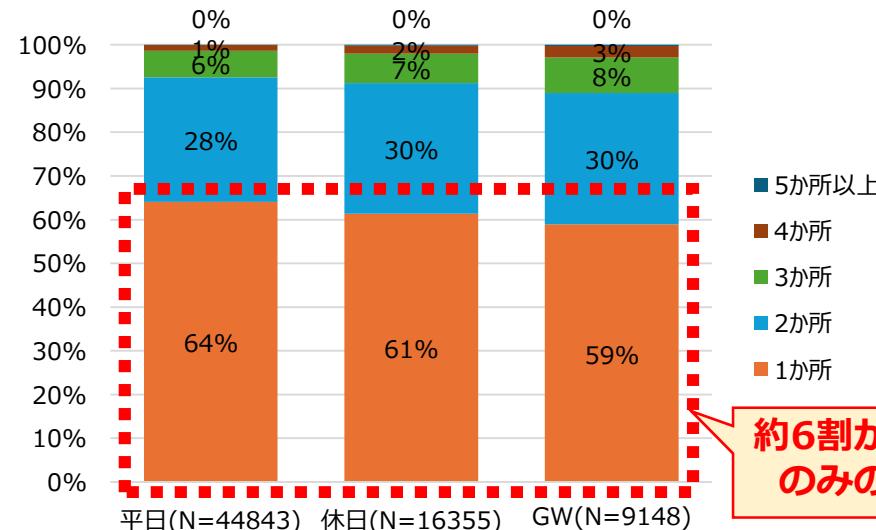
3-2 人流データ分析 ① 中心市街地の回遊状況について

- 1回の来訪での回遊箇所数では、約6割が1か所のみに来訪して帰宅しており、中心市街地全体での更なる回遊性向上が必要である。
- 前頁で滞在時間の長いサンポート高松と中央商店街との結び付きは相対的に弱くなっている。

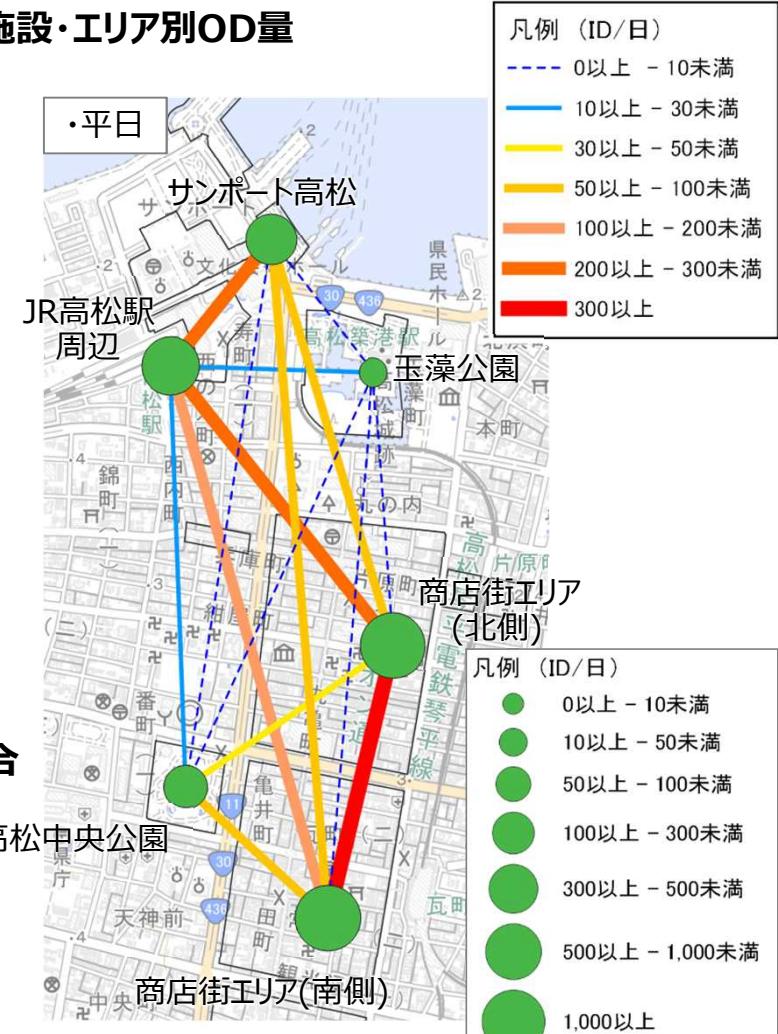
■ 1回の来訪での回遊箇所数（主要施設・エリア間の移動）

着目6施設・エリアでの回遊箇所

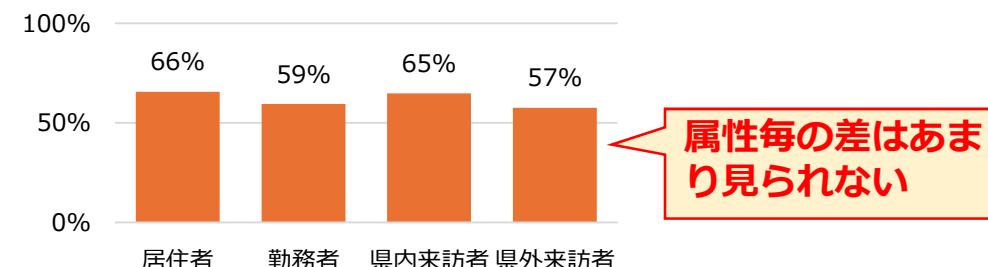
（JR高松駅周辺、玉藻公園、高松中央公園、サンポート高松、商店街北側エリア、商店街南側エリア）



■ 施設・エリア別OD量



■ 属性別の回遊箇所数（主要施設・エリア間の移動）が1か所の割合



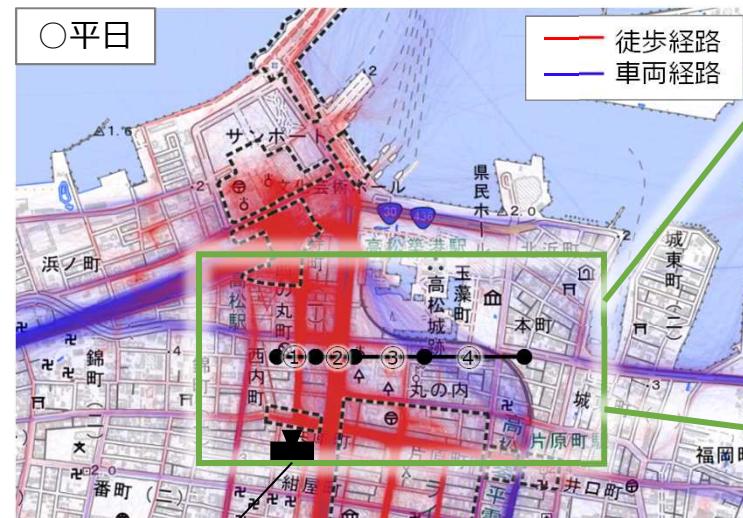
※勤務者：高松市内に勤務地判定しているIDであり、通学者も含むと想定される。

※各エリアに来訪したかどうかをIDごとに判定し、2エリア両方を訪れたID数を集計
3エリア以上訪れた場合は、それぞれでカウント

3-2 人流データ分析 ② サンポート高松～中央商店街の歩行者動線について

- サンポート高松と中央商店街の間の移動経路は、中央通りやその西側の細街路で多くなっている。
- 中央通り西側の細街路（①）では、平日で多い傾向がみられ、中央通りは休日・GWで多い傾向となっていることから、近隣住民や勤務者など中心市街地をよく知っている人が中央通り西側の細街路を歩行し、観光客などは大通りである中央通りを使ってサンポート高松と中央商店街を往来していると考えられる。

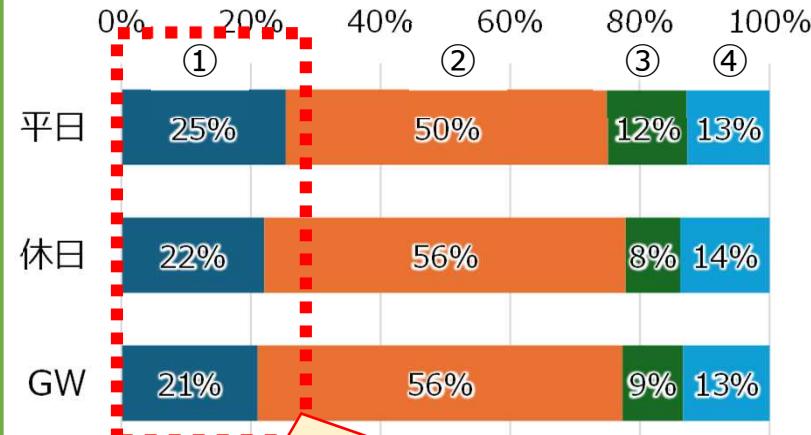
■サンポート高松と中央商店街間の動線



細街路写真撮影箇所



■サンポート高松～中央商店街間通過割合



平成27年度に整備した細街路を
2割程度が利用している

細街路写真



※サンポート高松・JR高松駅周辺と、商店街エリアの両方を同日で来訪したIDを抽出し、そのIDによる着目断面①～④の通過回数を集計。

（ごでん等の車両経路を含む）
各期間ごとに日数で除して1日あたりを算出
分析対象日：2024/5/3～6/2（全時間帯）

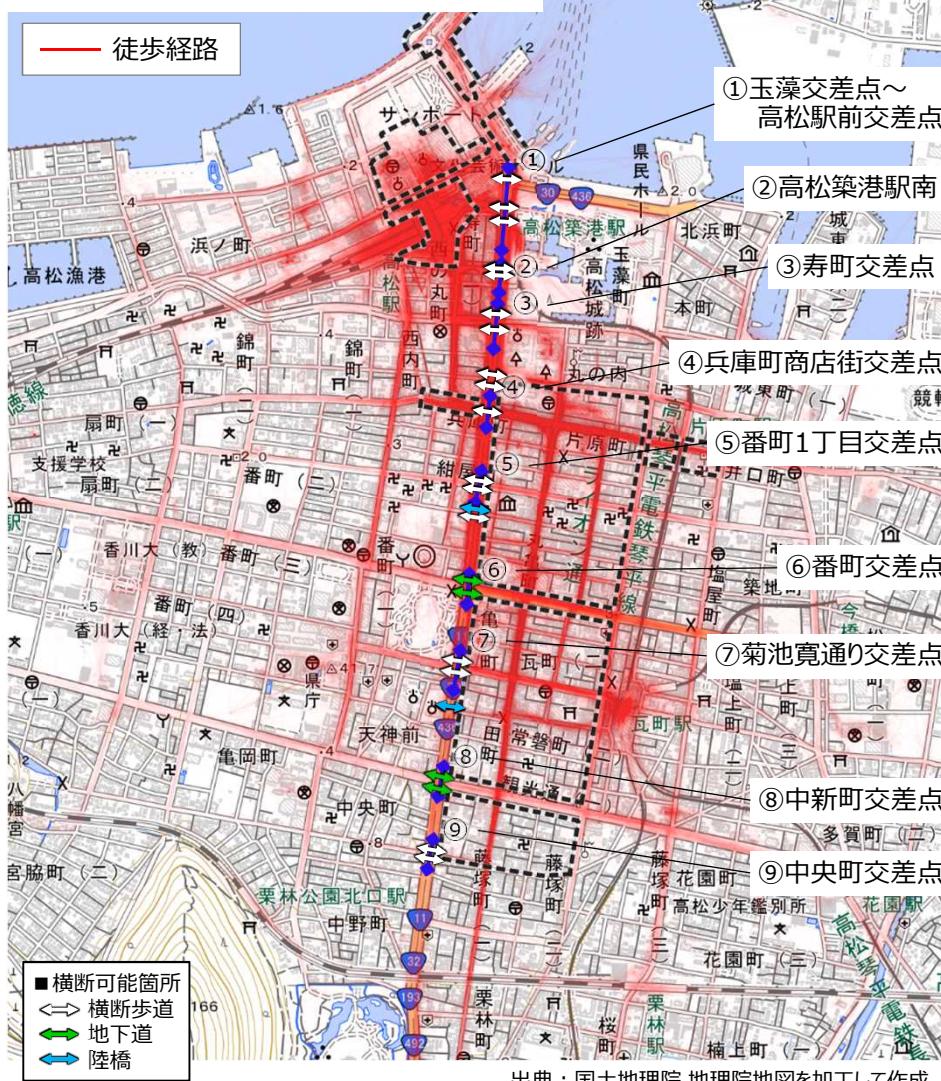
「GW」：5/3～5/6、休日：GW以外の
土日、平日：休日・GW以外

3-2 人流データ分析 ② サンポート高松～中央商店街の歩行者動線について

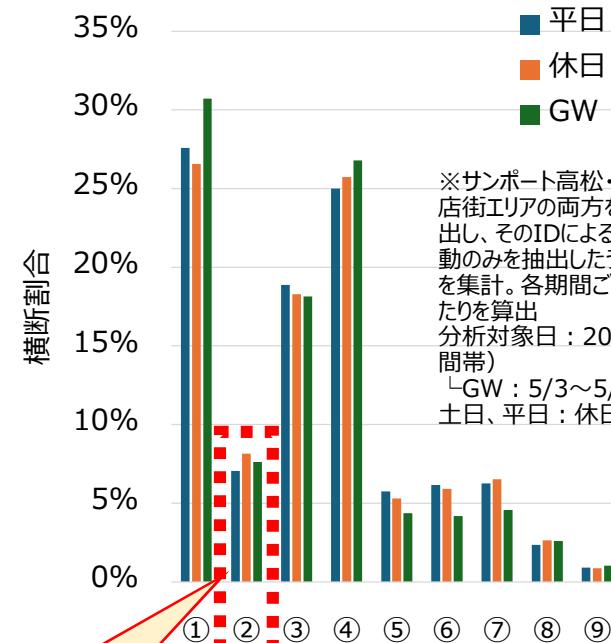
- サンポート高松と中央商店街間を移動する中央通りの横断状況は玉藻交差点が最も多い。
- 中央通りの横断には、複数の選択肢があるが、玉藻公園への視認性が高い②高松築港駅南の横断が比較的少ない。

■横断状況

(サンポート高松・JR高松駅と商店街間を移動者のみ)



■箇所別横断割合



※サンポート高松・JR高松駅周辺と、商店街エリアの両方を同日で来訪したIDを抽出し、そのIDによる、歩くと推定される移動のみを抽出したうえで中央通り横断回数を集計。各期間ごとに日数で除して1日あたりを算出
 分析対象日：2024/5/3～6/2（全時間帯）
 GW：5/3～5/6、休日：GW以外の土日、平日：休日・GW以外

高松築港駅南の横断が比較的少ない



3-2 人流データ分析 ③ 中央通りの横断状況について

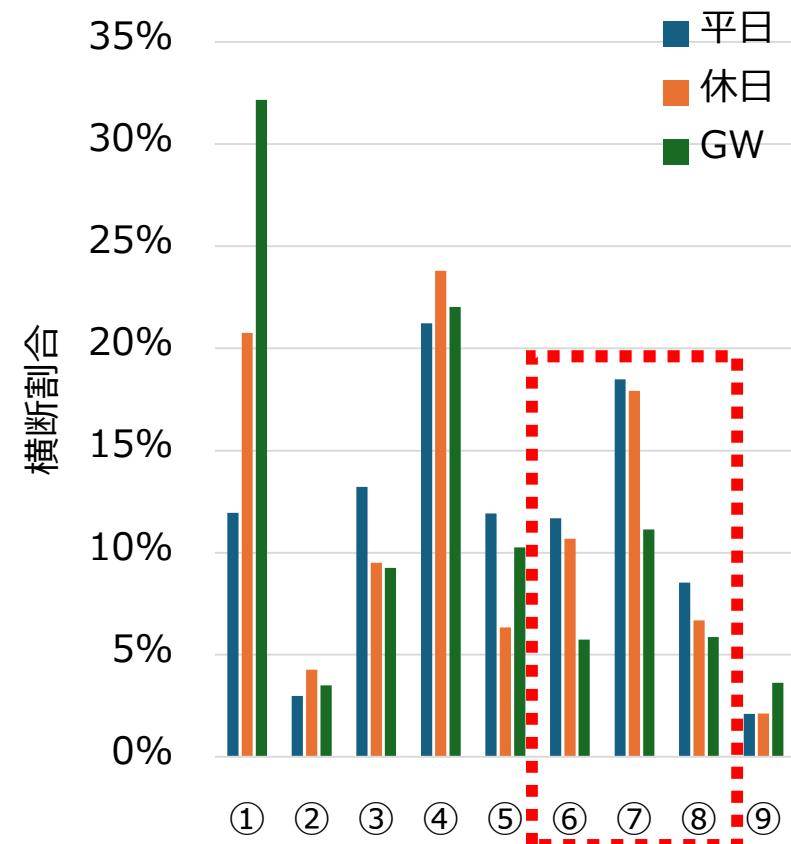
- 中央公園付近の3交差点の歩行者横断について、平面横断の⑦菊池寛通り交差点は比較的多く、地下横断の⑥番町交差点と⑧中新町交差点はそれより少ない。

■横断状況

(中央通り横断者全体)



■箇所別横断割合



※高松市来訪者による移動履歴全体から、歩行と推定される移動のみを抽出したうえで中央通り横断回数を集計。
各期間ごとに日数で除して1日あたりを算出

分析対象日：2024/5/3～6/2（全時間帯）

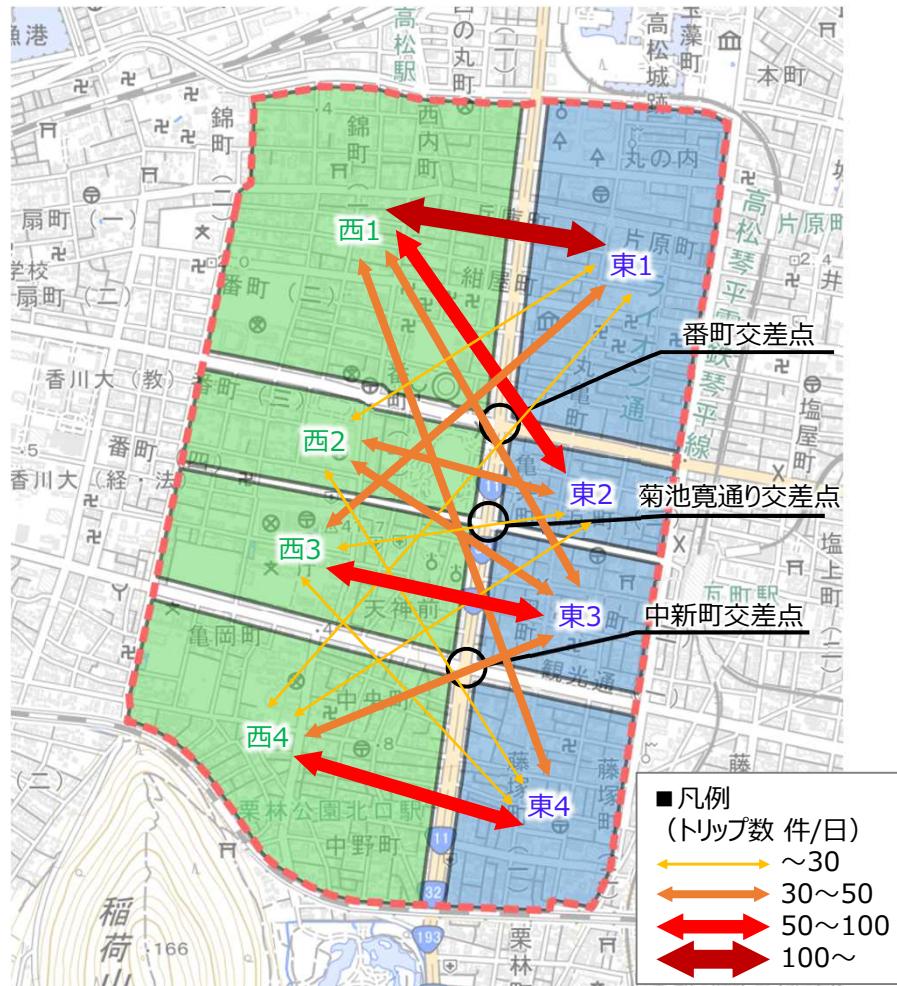
「GW」：5/3～5/6、休日：GW以外の土日、平日：休日・GW以外

出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

3-2 人流データ分析 ③ 中央通りの横断状況について

- 立体交差となっている番町交差点と中新町交差点と、その間に位置する菊池寛通り交差点に着目し、その周辺でのブロック間ODを分析し、その位置関係から交差点毎の斜め横断の需要を整理した。
- 3交差点とも斜め横断の需要が高くなっている。

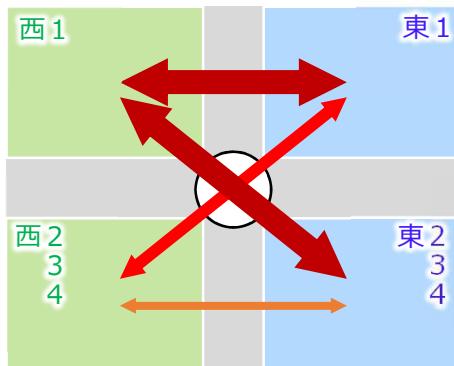
■平日東西エリア別OD（東西移動のみ抜粋）



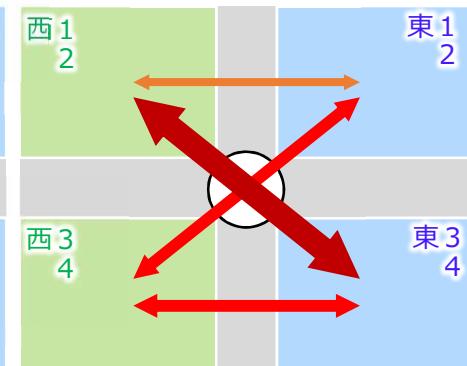
出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

■交差点周辺別の横断需要の整理

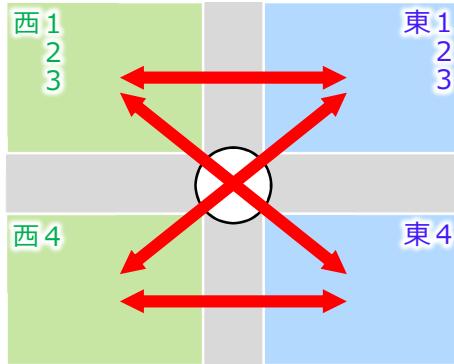
○番町交差点周辺



○菊池寛通り交差点周辺



○中新町交差点周辺



※各ブロックに来訪したIDを抽出し、以下の条件でトリップを分割したのち、そのトリップのODが東西をつなぐものを集計

・滞在によってトリップを分割するため設定エリア内で30分以上の滞在でトリップを分割

・東西横断後にトリップを分割

・設定エリア外に退出時にトリップを分割

各期間ごとに日数で除して1日あたりを算出

分析対象日：2024/5/3～6/2（全時間帯）

「GW」：5/3～5/6、休日：GW以外の土日、平日：休日・GW以外

3-2 人流データ分析

■まとめ

- 中心市街地では、1回の来訪での回遊箇所数が約6割で1箇所となっており、また、2箇所以上を回遊するデータから、サンポート高松と中央商店街との結び付きが弱い。
- サンポート高松と中央商店街間の移動経路となる中央通りの横断には、複数の選択肢があるが、玉藻公園への視認性が高い高松築港駅南の横断が比較的少ない。

【課題】

▶▶ **サン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**

- 中央公園付近の3交差点の歩行者横断について、平面横断の菊池寛通り交差点は比較的多く、3交差点とも斜め横断需要が高い。

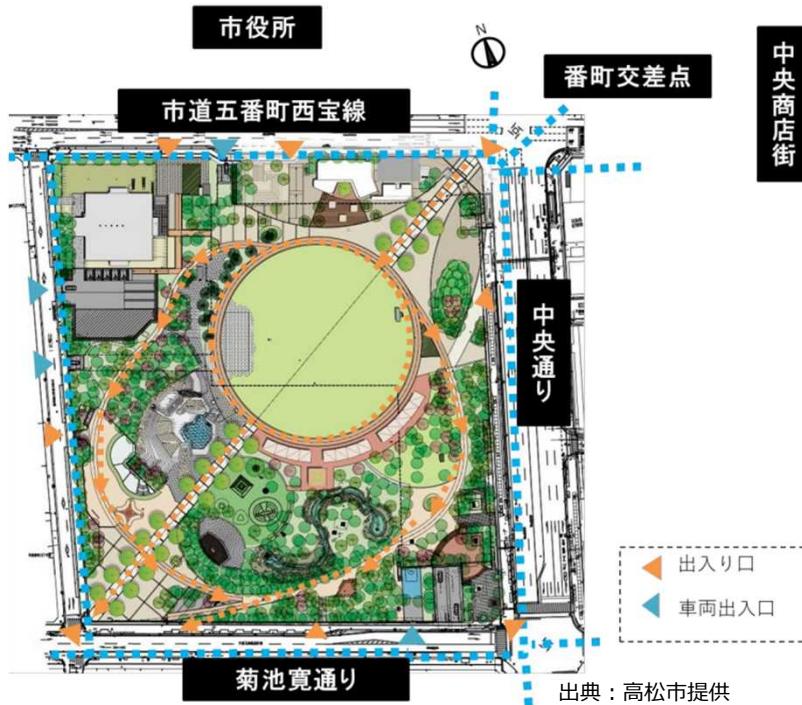
【課題】

▶▶ **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**

3-3 交通量調査

- 令和9年夏に向け再整備が検討されている中央公園の設計では、商店街から公園への歩行者動線が計画され、商店街等周辺施設との連携を考えている。
- 令和3年度一般交通量調査結果では、中央公園と中央商店街の間にある中央通りの自動車交通量について、番町交差点（中央公園の北東）を境に北に向かって交通量が減少する傾向にある。
- 番町交差点・菊池寛通り交差点・中新町交差点について、交通量調査（自動車・歩行者）を実施し、交差点の処理方法について検討した。

■中央公園再整備基本設計



歩行者動線計画

- ・公園北東側、南西及び南東にエントランスを設け、商店街から公園への動線を確保する。
- ・将来的には、商店街等周辺施設との連携により、相乗効果を発揮させ、中心市街地全体の活性化を図ることを目指す。

■令和3年度一般交通量調査結果



1. 番町交差点
(地下道あり)
2. 菊池寛通り交差点
3. 中新町交差点
(地下道あり)



地図出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

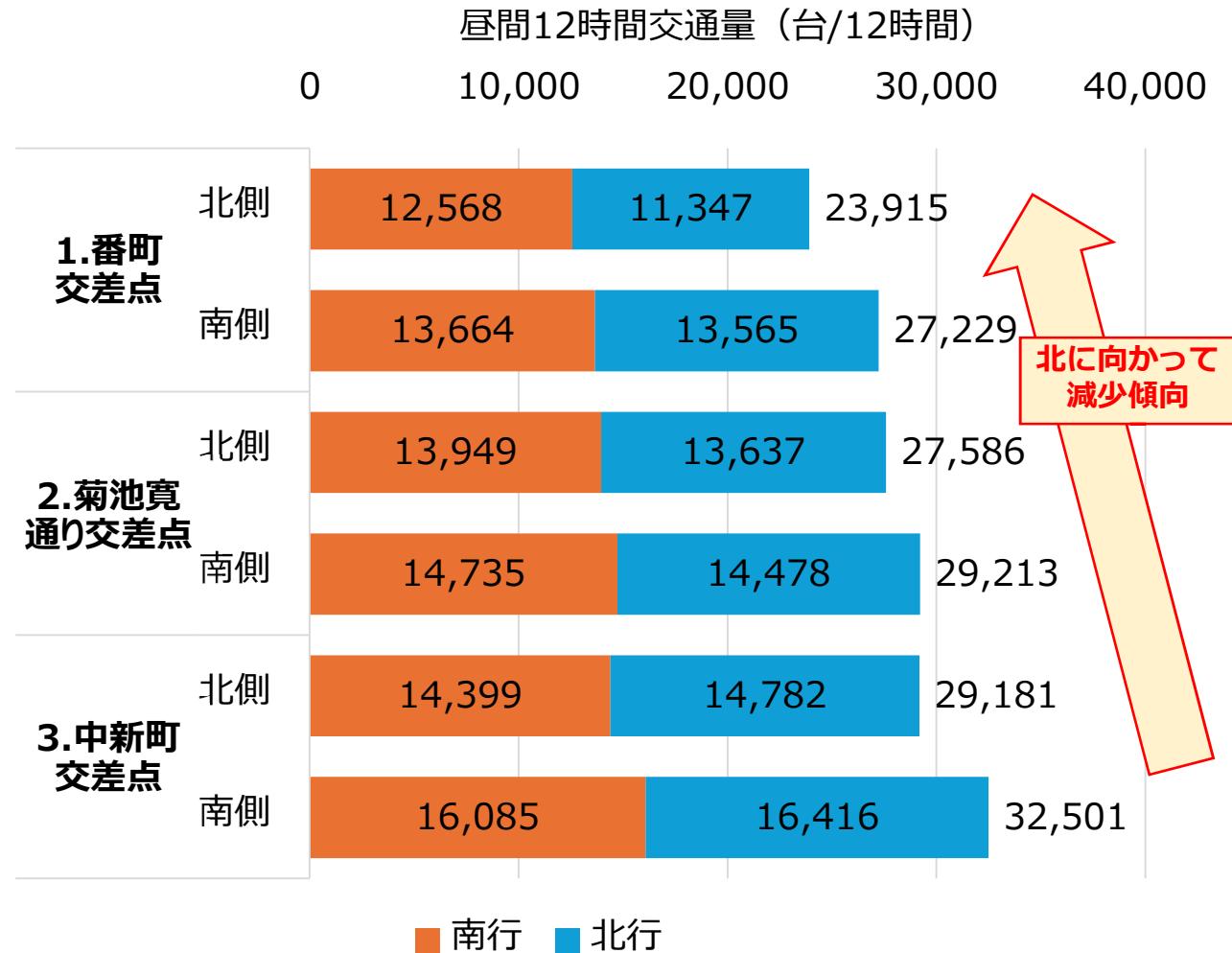
3-3 交通量調査（自動車交通量／3交差点）

○ 中央通りの昼間12時間自動車交通量に着目すると、北行・南行でほぼ同等であり、中新町交差点から番町交差点に向かって交通量が徐々に減少している傾向がある。

■調査箇所



■中央通り交通量



3-3 交通量調査（自動車・歩行者交通量／3交差点）

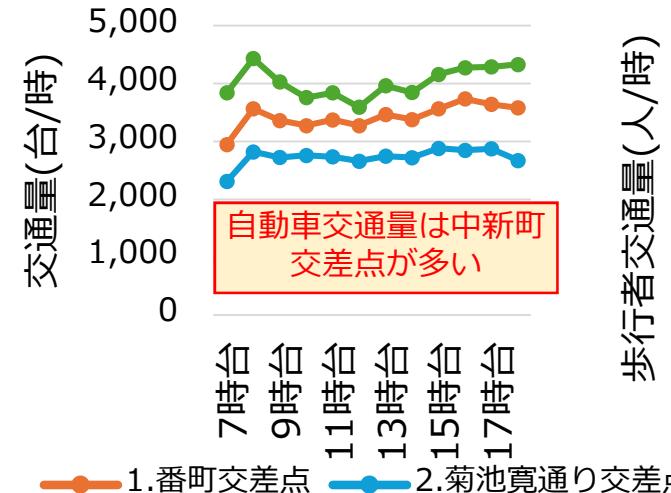
○ 交差点合計の交通量について、自動車交通量は中新町交差点が多くなっており、歩行者交通量は菊池寛通り交差点が多くなっている。

■調査箇所

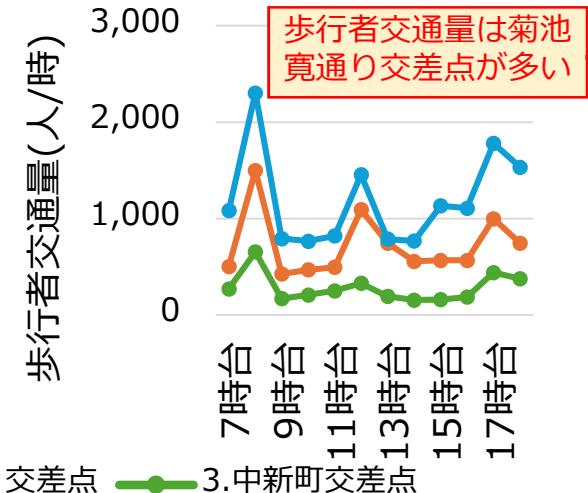


© NTTインフラネット ※加工して作成

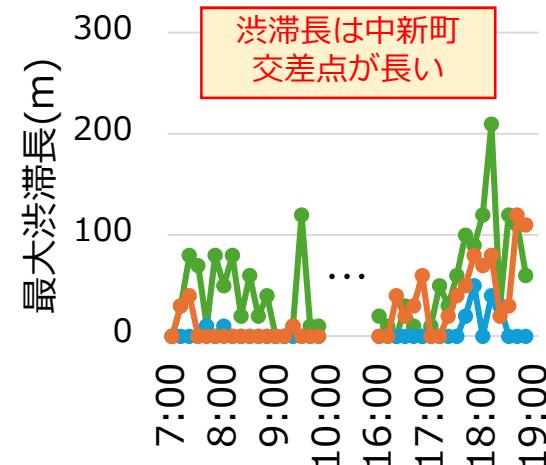
■交差点合計自動車交通量



■交差点合計歩行者交通量



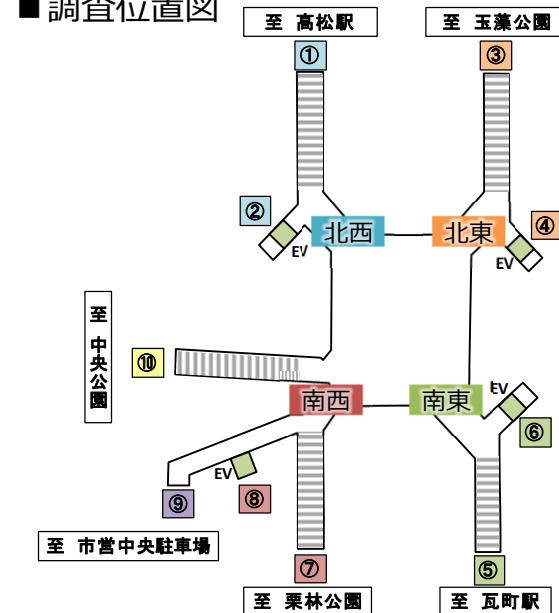
■渋滞長



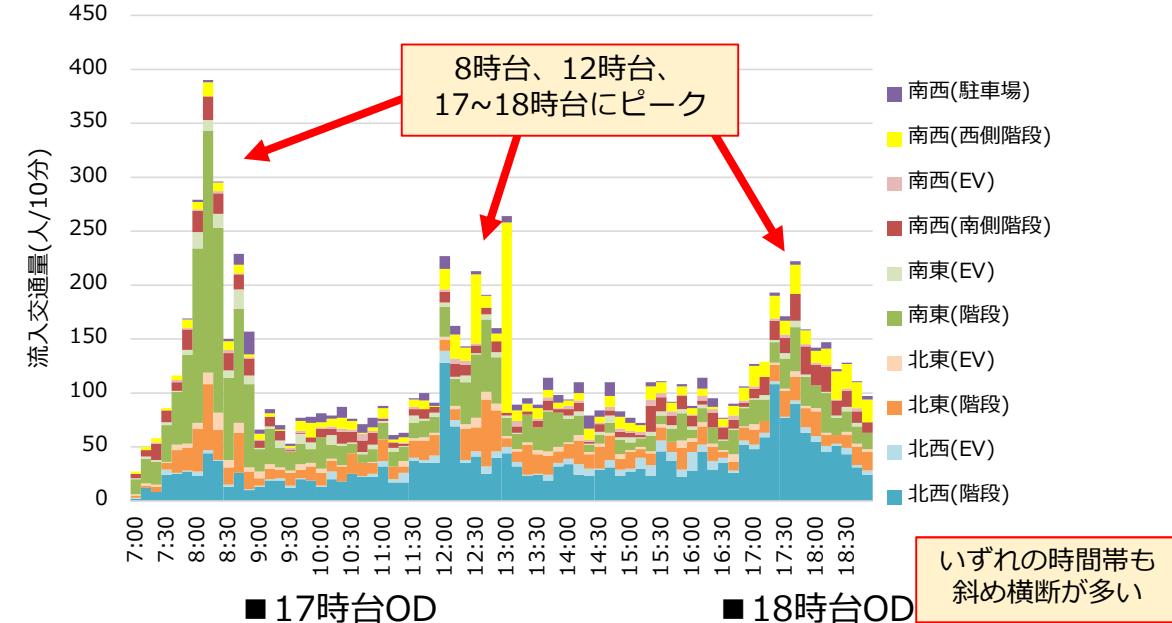
3-3 交通量調査（歩行者交通量／番町交差点〔地下横断〕）

- ピーク時間帯に着目すると、番町交差点(地下横断)ではいずれの時間帯も、斜め横断が多い結果であった。

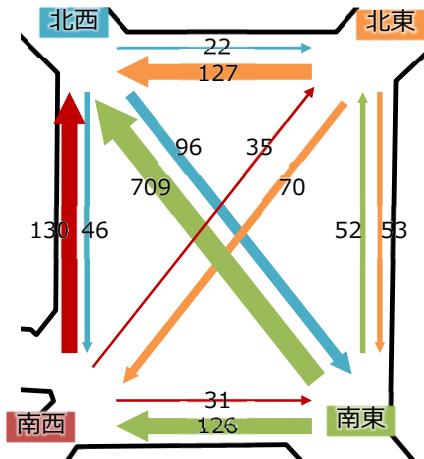
■ 調査位置



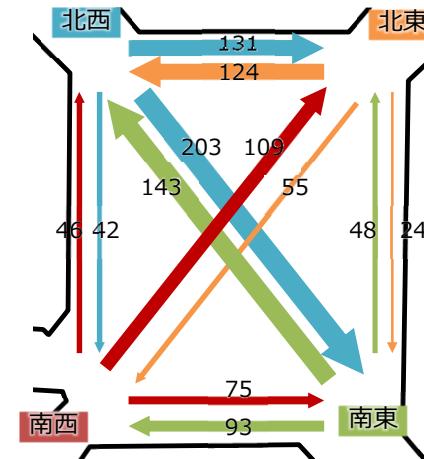
■流入交通量



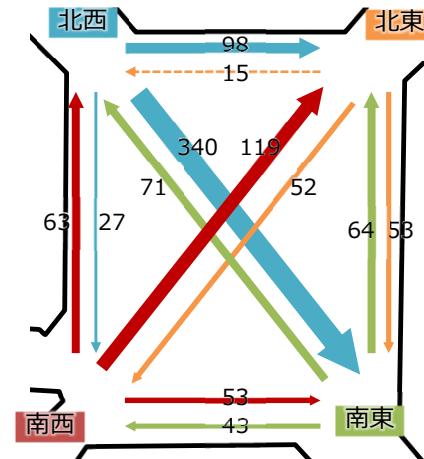
■ 8時台OD



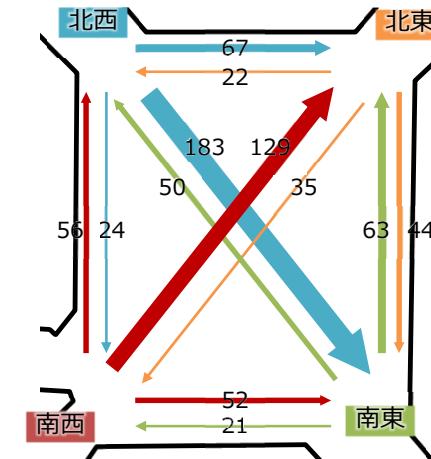
■ 12時台OD



■ 17時台OD



■ 18時台〇□

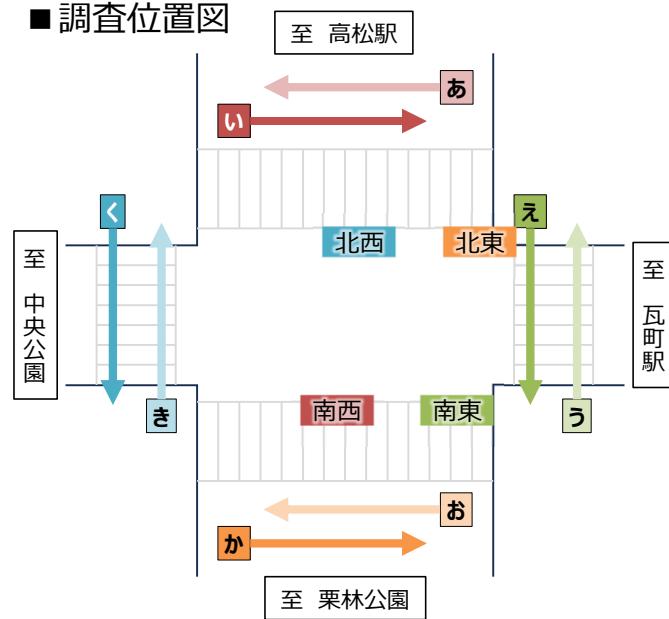


凡例  1~19  20~39  40~59  60~79  80~99  100~119  120~139  140~159  160~ (単位:人/h) 34

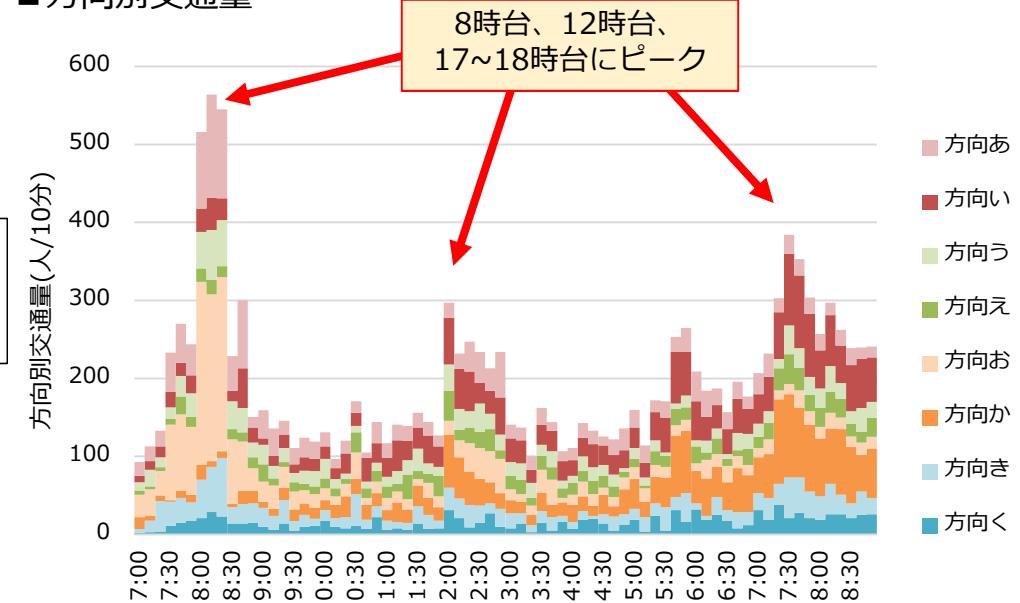
3-3 交通量調査（歩行者交通量／菊池寛通り交差点〔平面横断〕）

- ピーク時間帯に着目すると、菊池寛通り交差点(平面横断)ではいずれの時間帯も、東西横断が多い結果であった。

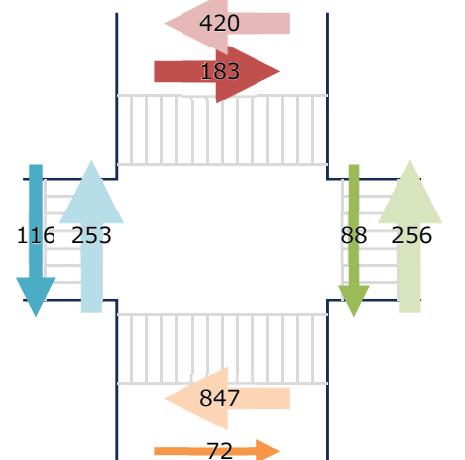
■ 調査位置図



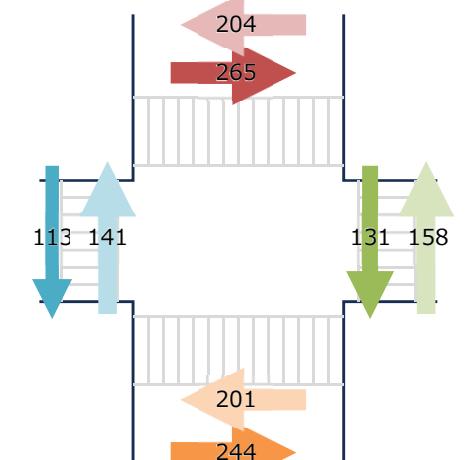
■ 方向別交通量



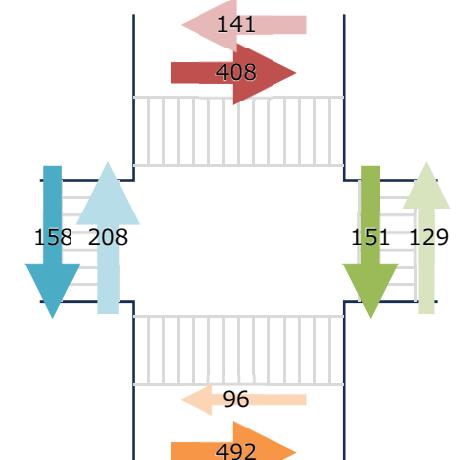
■ 8時台OD



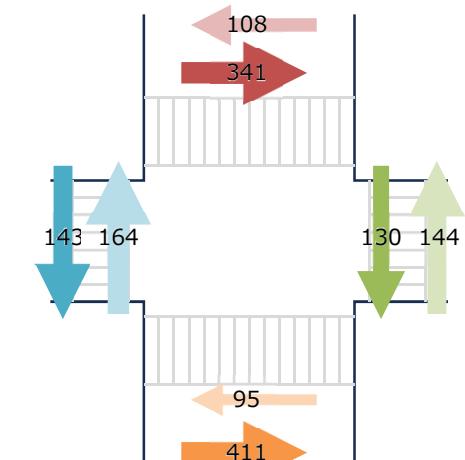
■ 12時台OD



■ 17時台OD



■ 18時台OD



凡例  1~19  20~39  40~59  60~79  80~99  100~119  120~139  140~159  160~ (単位:人/h) 35

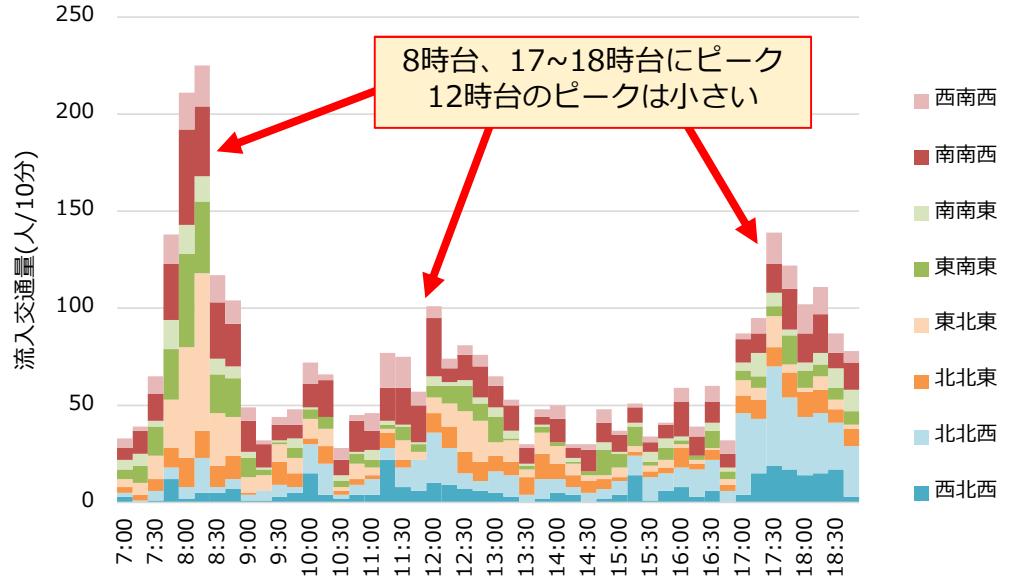
3-3 交通量調査（歩行者交通量／中新町交差点〔地下横断〕）

- ピーク時間帯に着目すると、中新町交差点〔地下横断〕では朝・夕の時間帯に斜め横断が多い結果であった。

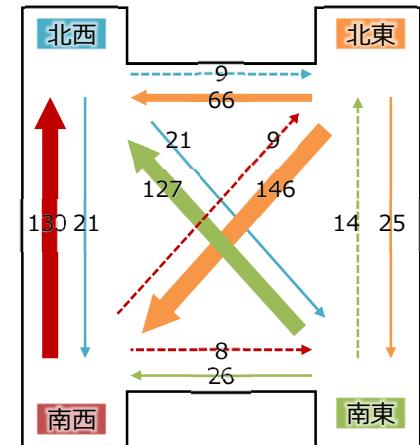
■調査位置図



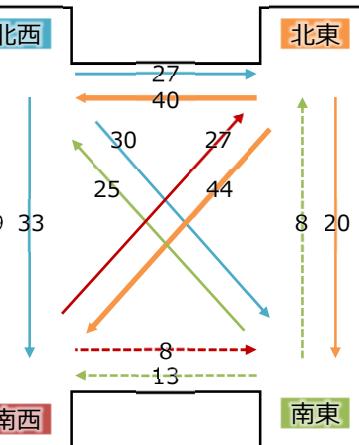
■流入交通量



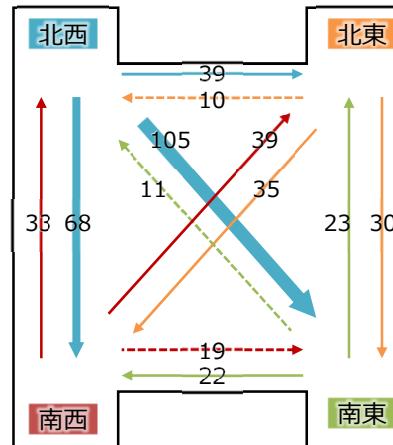
■8時台OD



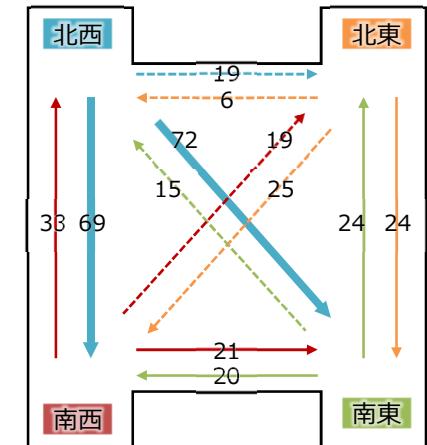
■12時台OD



■17時台OD



■18時台OD

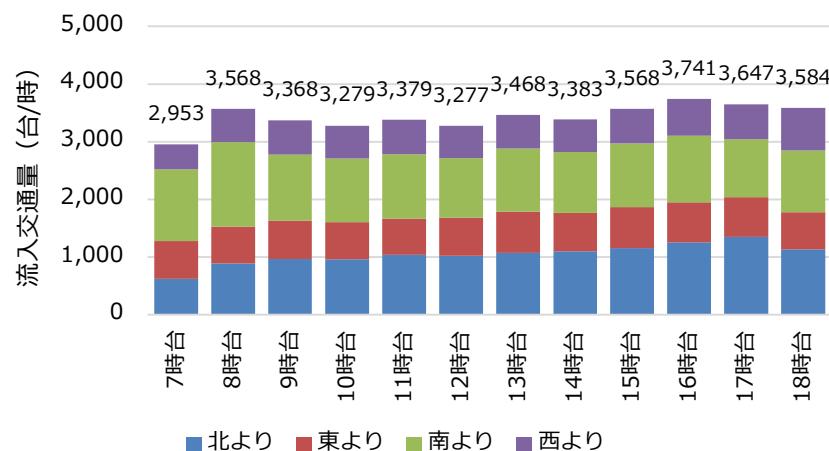


3-3 交通量調査（交差点処理方法の検討／番町交差点）

- 歩行者が地下横断している番町交差点について、歩車分離式信号（スクランブル方式）による平面横断の検討を行ったが、現状の交通量では課題のある結果となり、引き続き検討が必要。

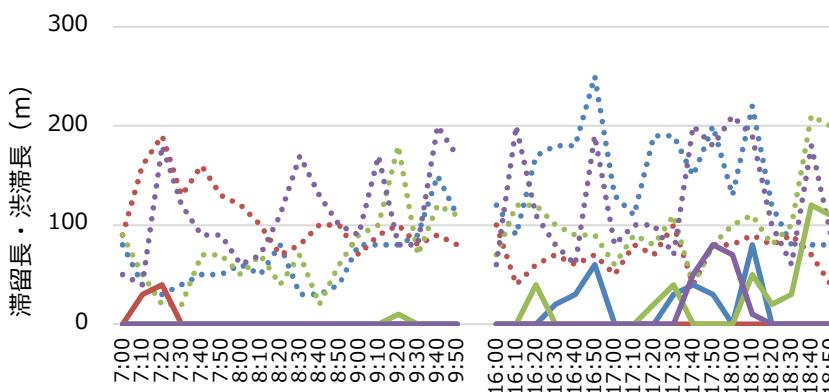
■交通量

流入12時間計41,215台（北12,568台、東8,018台、南13,565台、西7,064台）



■渋滞長調査

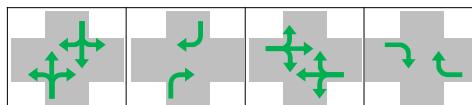
北側滞留長 東側滞留長 南側滞留長 西側滞留長
北側渋滞長 東側渋滞長 南側渋滞長 西側渋滞長



■交差点解析結果

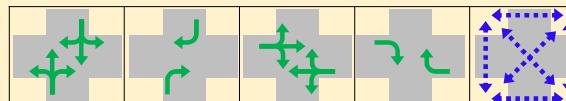
※検証対象時間帯:16時台、18時台

現況（横断歩道なし）



歩車分離式信号（スクランブル方式）

- ・16時台のサイクル長を138秒から148秒に延伸する必要がある
- ・渋滞長について、現況から最大約230m延伸する

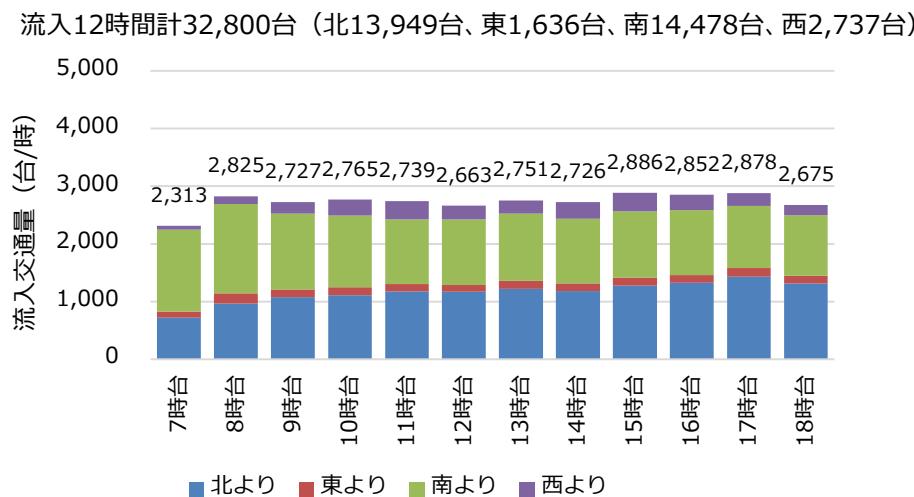


⇒歩行者の平面横断に向けて、まずは自動車交通の円滑化を進めていくとともに、スクランブル方式以外の平面横断について引き続き検討していく。

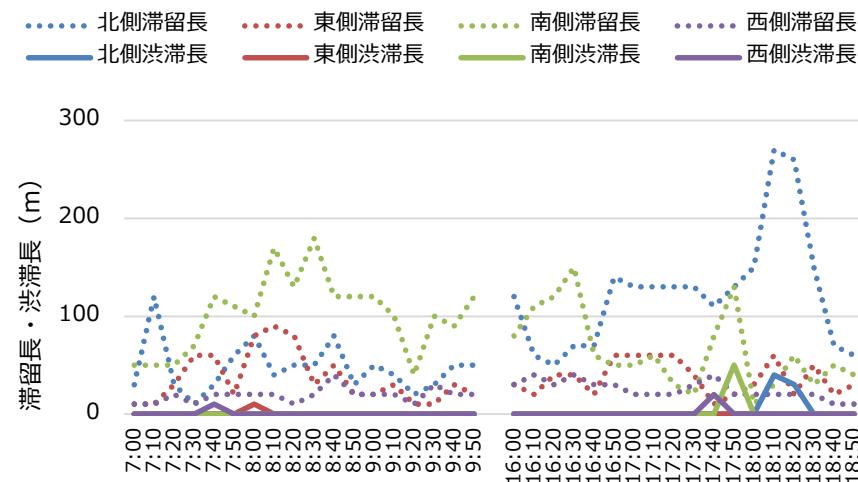
3-3 交通量調査（交差点処理方法の検討／菊池寛通り交差点）

- 歩行者が平面横断する菊池寛通り交差点について、歩車分離式信号（スクランブル方式）の検討を行った結果、現状の交通量でも交差点処理が可能との結果となった。

■ 交通量



■ 滞滞長調査

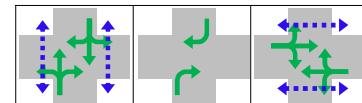


■ 交差点解析結果

※検証対象時間帯:17時台、18時台

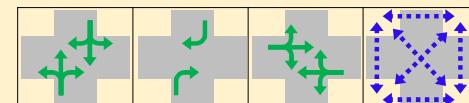
現況 横断歩道

- ・交通事業者から歩車分離式信号にしてほしいとの要望あり

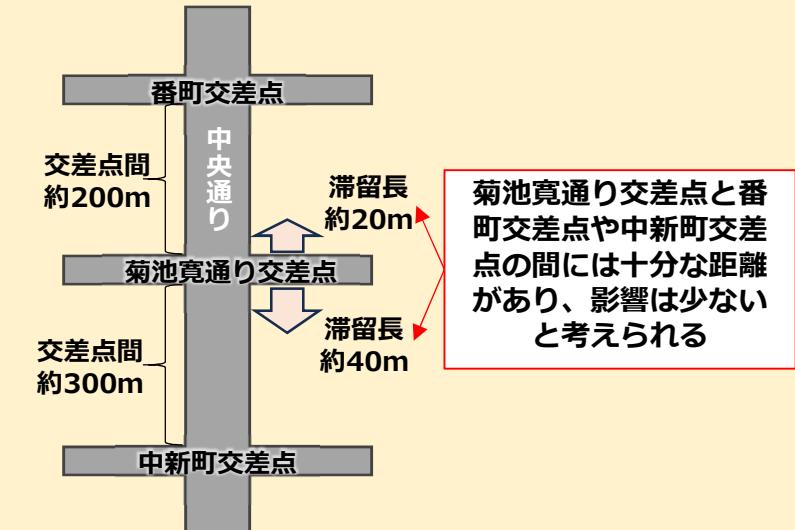


歩車分離式信号（スクランブル方式）

- ・渋滞長について、現況から最大約30m延伸する



- ・歩車分離式信号（スクランブル方式）で中央通りに必要な滞留長

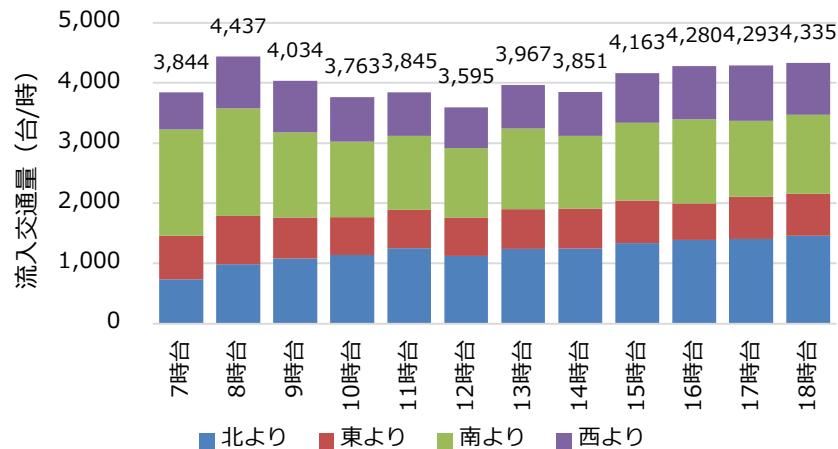


3-3 交通量調査（交差点処理方法の検討／中新町交差点）

- 歩行者が地下横断している中新町交差点について、歩車分離式信号（スクランブル方式）による平面横断の検討を行ったが、現状の交通量では課題のある結果となり、引き続き検討が必要。

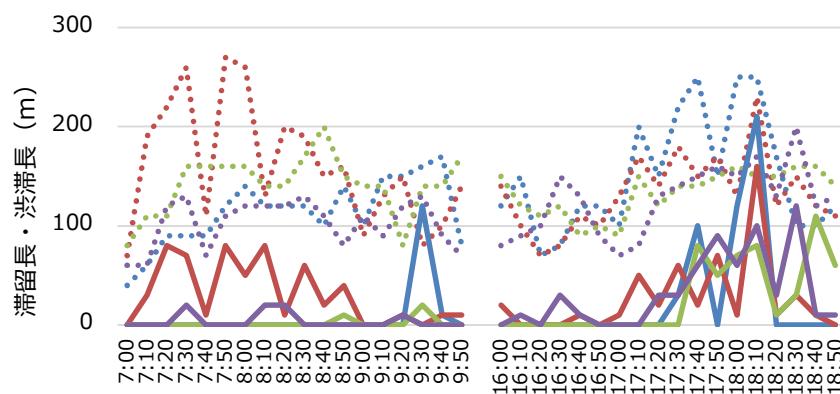
■ 交通量

流入12時間計48,407台（北14,399台、東8,160台、南16,416台、西9,432台）



■ 渋滞長調査

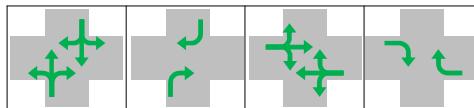
北側滞留長 東側滞留長 南側滞留長 西側滞留長
北側渋滞長 東側渋滞長 南側渋滞長 西側渋滞長



■ 交差点解析結果

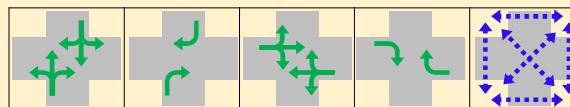
※検証対象時間帯:8時台、18時台

現況（横断歩道なし）



歩車分離式信号（スクランブル方式）

- ・8時台のサイクル長を133秒から178秒に延伸する必要がある
- ・渋滞長について、現況から最大約970m延伸する



⇒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とともに、スクランブル方式以外の平面横断について引き続き検討していく。

■まとめ

- ・歩行者が地下横断となっている番町交差点と中新町交差点は、斜め横断の需要が高くなっているが、自動車の需要も高い。
- ・菊池寛通り交差点は歩行者の需要が高く、斜め横断に対する需要も高いと考えられる（3-2より）。
- ・菊池寛通り交差点は、歩車分離式信号の1つの方式であるスクランブル方式の交通処理が可能となっている。

【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

4 回遊性、滞在性向上の方向性について

- 4 回遊性、滞在性向上の方向性
 - 4-1 「歩行空間」でつなぐ
 - 4-2 「案内」でつなぐ
 - 4-3 「移動手段」でつなぐ
 - 4-4 「エリアマネジメント」でつなぐ

4 回遊性、滞在性向上の方向性

- 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

▼「3-1 既存アンケート調査」による課題

- サン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

- サン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】

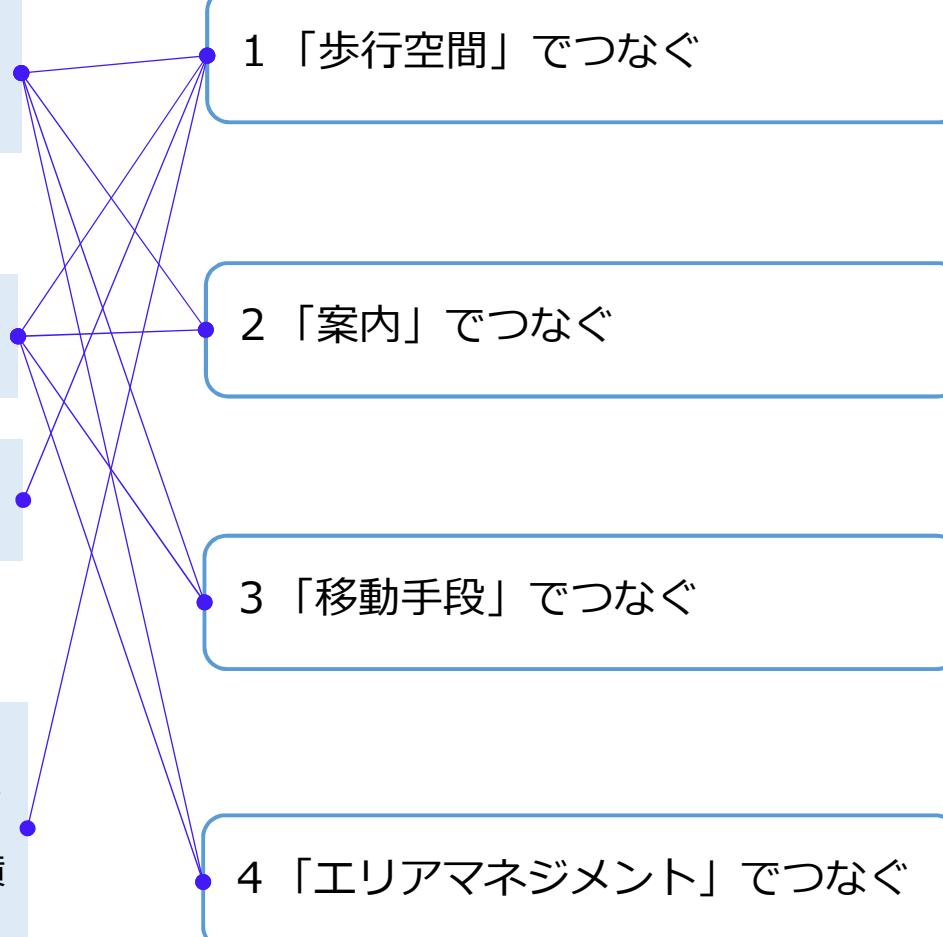
■ 4つの観点

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



4-1 「歩行空間」でつなぐ

- サンポート高松から中央商店街に向けて「歩行空間」でつなぎ、回遊性を向上させるために、既存の歩行者動線とその沿道環境を整理。
- 複数の魅力的なルートを形成することで、回遊を可能にし、新たな人の動きを創出することが重要。

■現状の主要な歩行者動線（サンポート高松から中央商店街に向けて）



■第4回検討会議での指摘（抜粋）

- ・ まちなか全体を周遊できるようにしていく政策は、日本全体で進んでいることであり、さまざまな先進事例で効果も認められてきている。
- ・ 一方通行ではなくて周遊できるというのがとても重要と考えており、人間の心理的にも大事だと思う。

4-1 「歩行空間」でつなぐ

- 他都市のウォーカブルなまちづくりの事例を見ても、地域資源をつなぎエリア内を回遊するようなルートを形成することで、回遊性を向上させている事例あり。
- 回遊できる歩行者ネットワークの整備が重要。

■エリア内を回ることのできる回遊ルートを整備し、回遊性を向上させている事例

愛知県 岡崎市 乙川リバーフロント地区

拠点間を一筆で結ぶ主要な動線を設定



令和5年度スマートシティ実装化支援事業 報告書（国土交通省）
<https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/content/001741533.pdf>

愛媛県 松山市 道後地区

主要な動線と複数の補助的な動線を組み合わせて設定



【過去の交通動線】



歩行者（広場）空間
↔ 自動車主動線 ↔ 自動車補助動線

令和3年度総合交通体系研修 スマートシティモデル事業（国土交通省）
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/134-5.pdf>

【今後の交通動線整備イメージ】



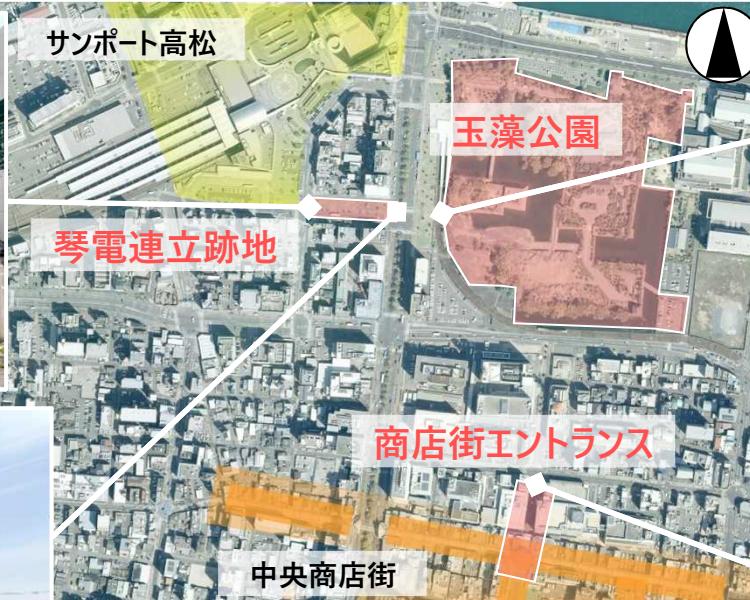
歩行者主動線
↔ 歩行者補助動線

4-1 「歩行空間」でつなぐ

- サンポート高松から中央商店街に向けては、空間が有効に活用されていない琴電連立跡地や、魅力的な地域資源である玉藻公園等が存在。
- また、中央商店街の北側エントランス部分も、高松三越や印象的なガラスドームがあるにも関わらず、人流は多くない状況。

■サンポート高松から中央商店街間に向けてのポテンシャル

- ・活かされていない空間（琴電連立跡地）
- ・活用すべき魅力的な資源（玉藻公園、商店街エントランス）

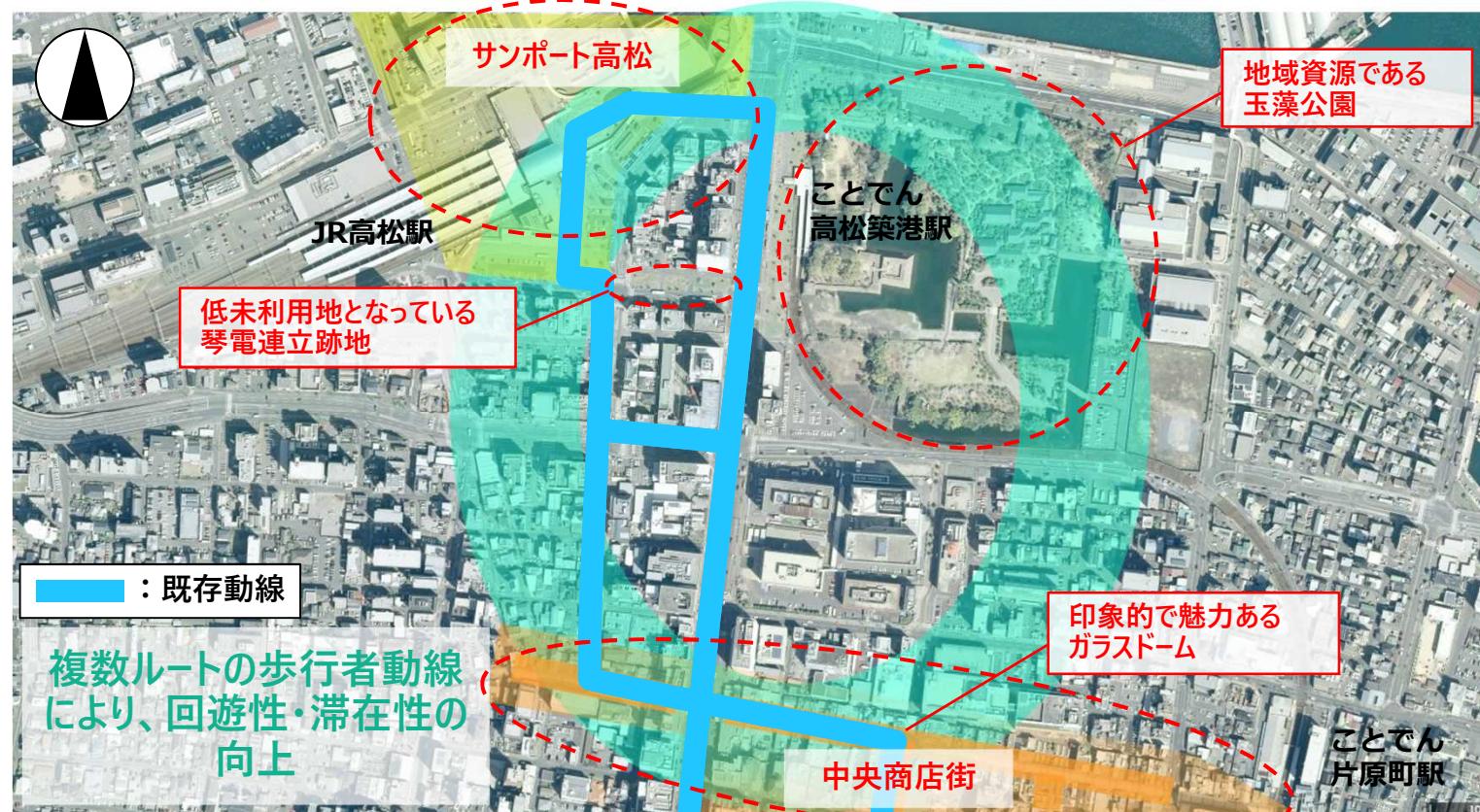


© NTTインフラネット
※加工して作成

4-1 「歩行空間」でつなぐ

- サンポート高松から中央商店街に向けて、琴電連立跡地や玉藻公園付近などを活用し、新たな歩行者動線を検討。
- にぎわい創出に資する魅力的な空間づくりと併せて新たな歩行者動線を検討することにより、既存動線に加え、歩きたくなるルートを複数確保。

■サンポート高松から中央商店街に向けた歩行者動線



© NTTインフラネット
※加工して作成

▶ 人通りの多い既存動線に加え、改善の余地が想定される
新たな動線による回遊性、滞在性の向上

4-1 「歩行空間」でつなぐ

- 菊池寛通り交差点において、歩車分離式信号（スクランブル方式）化を検討。

■ 菊池寛通り交差点



地図出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

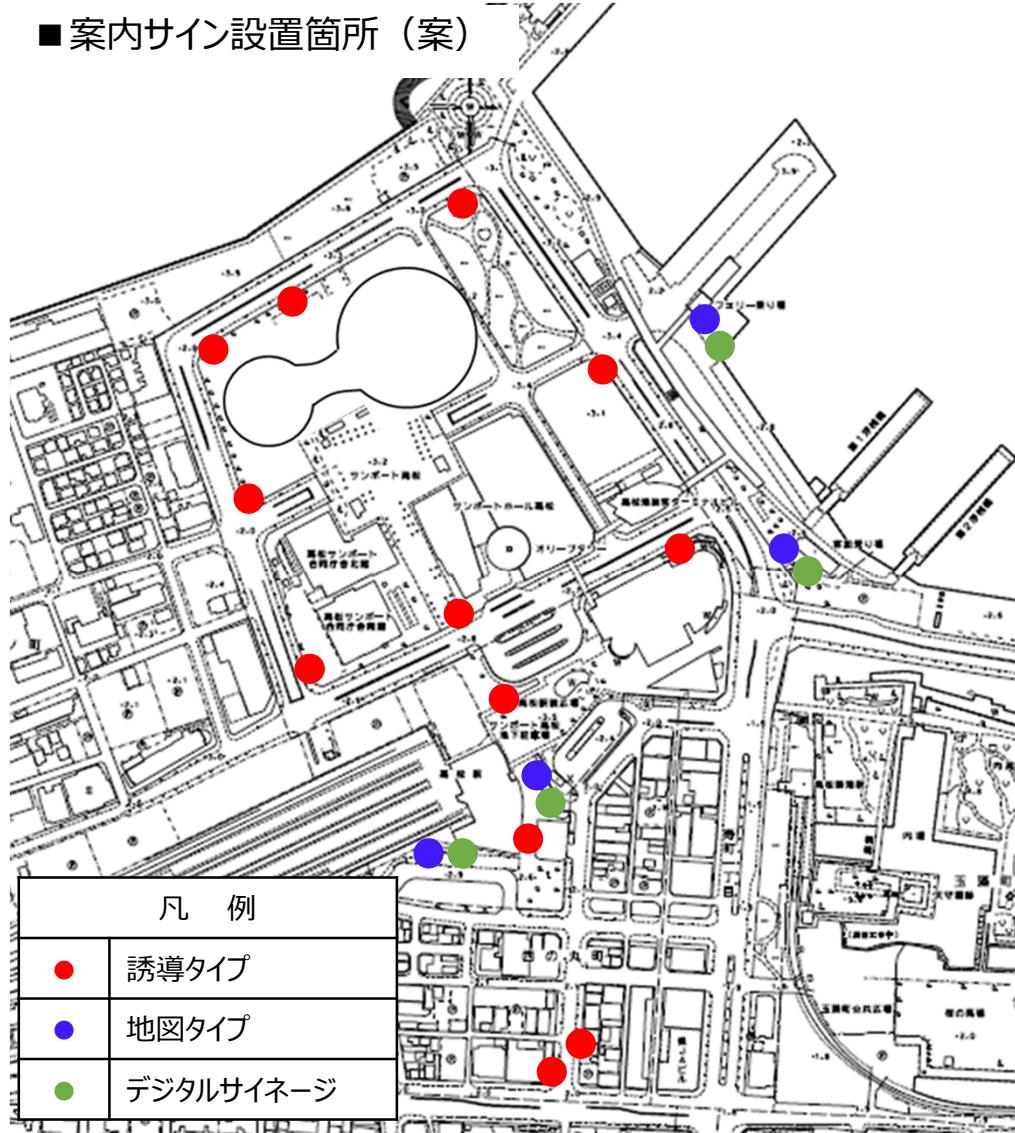
4-2 「案内」でつなぐ

- 分かりやすい案内サインを整備することにより、回遊性、滞在性の向上を図る。

■案内サインイメージ



■案内サイン設置箇所（案）



※設置基數、位置等については、変更の可能性があります。

出典：高松市提供

4-3 「移動手段」でつなぐ（歩行者の移動を助ける）

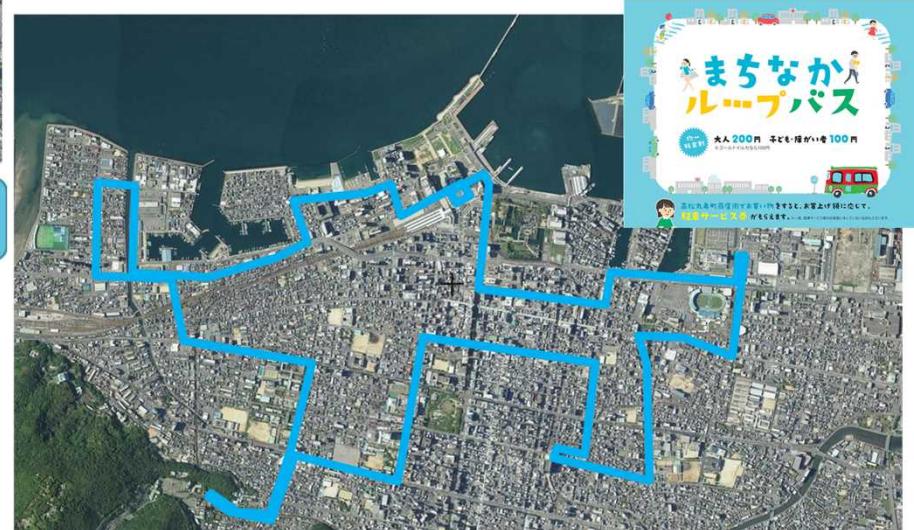
- 過去に運行していたまちバスを参考に、サンポート高松から中央商店街をつなぐバスの検討を行い、回遊性、滞在性の向上を図る。

■過去に運行していたまちバス



H17～ まちバス運行開始(運行主体:丸亀町商店街振興組合)

H26～ 中心部のバス路線を、持続可能な路線となるよう改善策を検討。



H27～ まちバス、市民病院ループバス、県中病院線の3路線を統合し、まちなかループバスとして運行開始(運行主体:丸亀町商店街振興組合・ことでんバス)

地図出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

画像出典：<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/soukou-magazine/1103takamatsu.pdf>を加工して作成
https://kame3.jp/wp/wp-content/themes/kame3_substitute/assets/pdf/loopbus.pdfを加工して作成

4-4 「エリアマネジメント」でつなぐ

- 空間を利活用しやすい環境や各エリアの主催者が連携しやすい環境をつくることにより、回遊性、滞在性の向上を図る。

■サンポートFACTプロジェクト

- 公共空間を開放し、様々な主体が自由に参画（利活用）できる環境を構築
- 民間主体の「活力とにぎわい」あるまちづくりに向けた社会実験



■サンポートと中央商店街が連携した県立アリーナのイベント

2025
1.25 sat

プレオープンイベント第3弾
開館まで待てない!
サンポート&商店街 巡ろうデー

オープンを記念してサンポートから街エリアまで
様々なイベントを開催します。

日時 | 2025年1月25日(土)10:00~
場所 | ●サンポート高松多目的広場、デックスガレリア ●高松丸亀町壱番街前ドーム広場 ほか

5 今後の検討の進め方について

5 今後の検討の進め方

第4回 (R6.8.8)

- サンポート高松地区プロムナード化の進捗状況について（報告）
- 高松中心市街地の現状について
- 回遊性、滞在性向上への課題について
- 今後の検討の進め方について

令和6年度

[現状把握]

- 人流分析（ビッグデータの活用）
- 個別箇所の交通量調査
- 課題やニーズを把握するためのアンケート調査 など

[検討箇所]

- サンポート高松～商店街の歩行者動線
- 中央公園～商店街（番町交差点）の平面化の実現可能性 など

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

今回

令和7年度

[社会実験等（R7秋頃～予定）]

- サンポート高松から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
- サンポート高松から中央商店街をつなぐバス など

→ 県民意見の把握

第6回

- 社会実験、県民意見の報告
- 講すべき具体策とその進め方について

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”的空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、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、持続可能かつ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、ウォーカ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、歩行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ュニケ

「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いと考えています。

今後、サンポート高松から高松中心市街地全体へ取組み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も進められており、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、より魅力的なペ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 基盤地図情報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分の歩行圏内にあるものの、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。

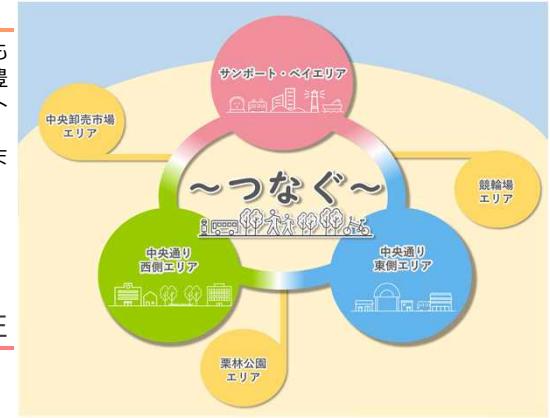
エリアマネジメント

多様な主体が管理している空間を利活用しやすく、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カブルな空間
- エリア間の移動がしたくなる空間
- 歩いて楽しい出かけたくなる空間



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

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



- 空間を利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