

令和2年度 第1回 高松市サンポート地区都市再生検討委員会

～サンポート地区周辺における課題と今後の進め方～

令和 2 年 7 月 3 1 日 （ 金 ）

高松市防災合同庁舎 3 階 3 0 1 会議室

1. 委員会設置の背景

サンポート地区整備【平成16年】

(当時)

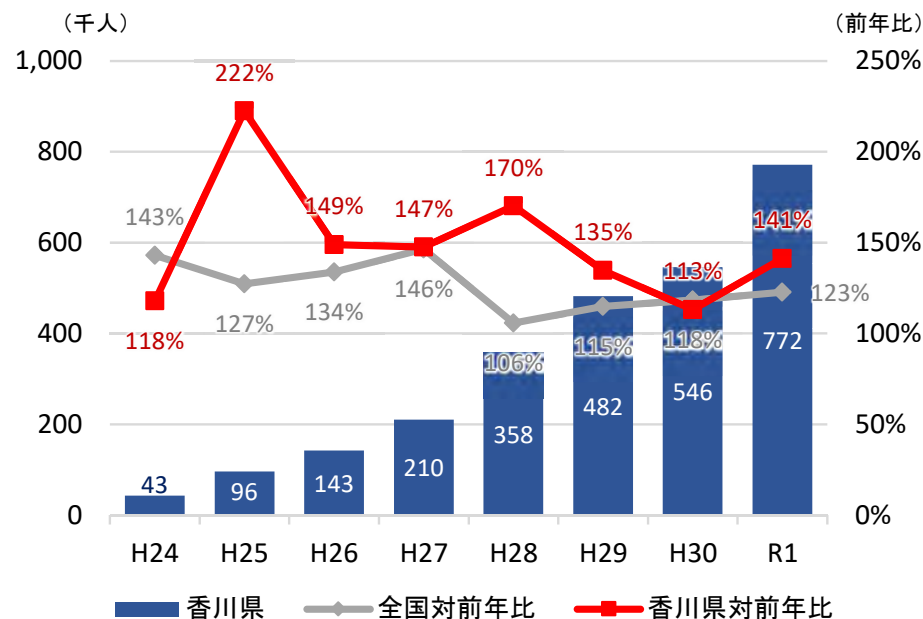
○ビジネス拠点の形成

(近年)

○瀬戸内の島々への玄関口としての観光結節点としての役割

- ・瀬戸内国際芸術祭の活況
- ・旅行市場の瀬戸内への関心の高まり

○香川県の外国人延べ宿泊者数の推移



★設置の背景認識★

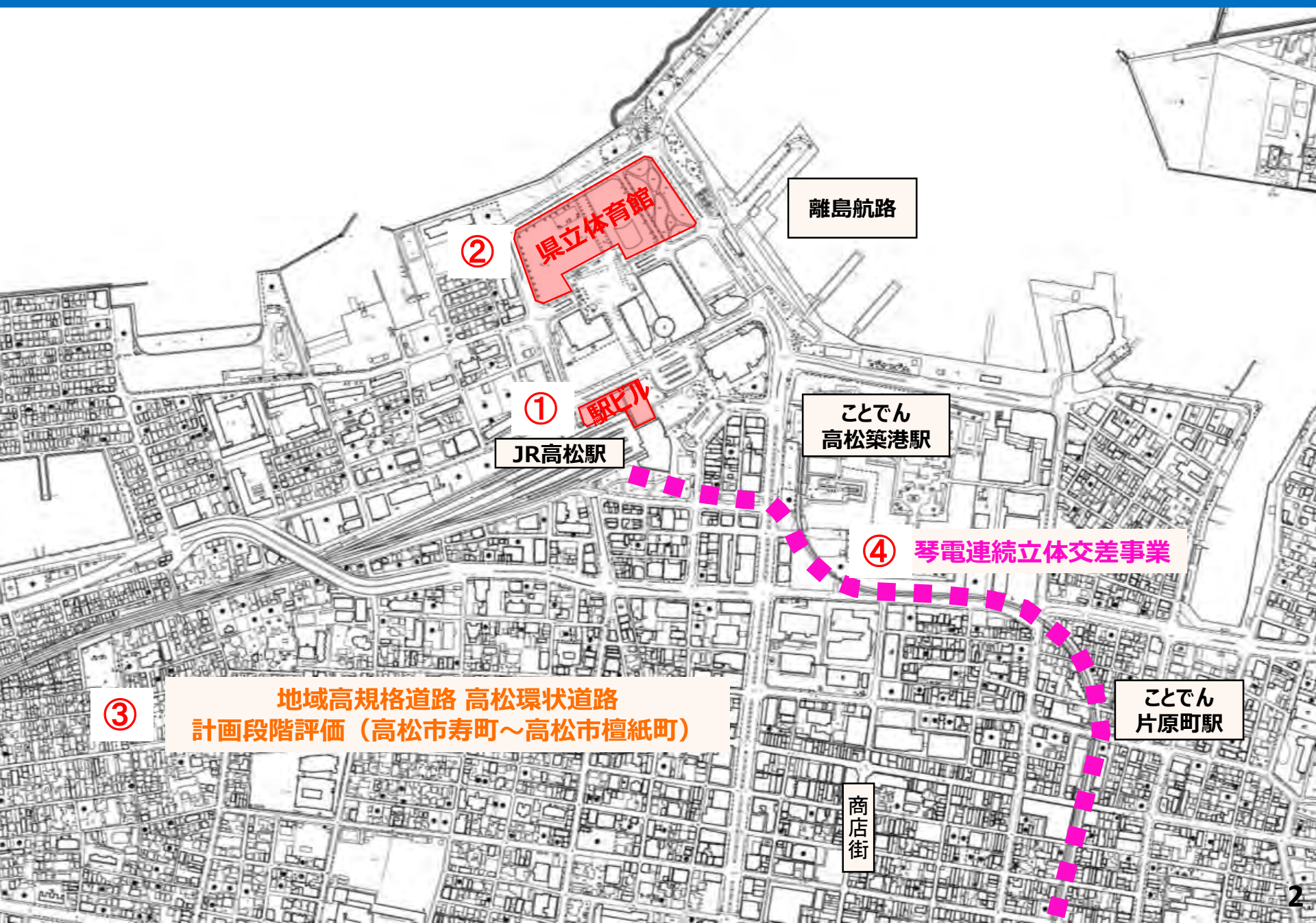
○環瀬戸内海圏の玄関口としての観光結節拠点機能も兼ね備えたエリアへの変革

○コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現

○県立体育館の整備やJR高松駅ビル再開発、高松空港の運営委託による
今後の更なるインバウンド客の増加

○環瀬戸内海圏における中枢管理都市として、そのポテンシャルを更に高め、拠点性を発揮できるよう、**高松駅周辺の在り方**を再検討したい。

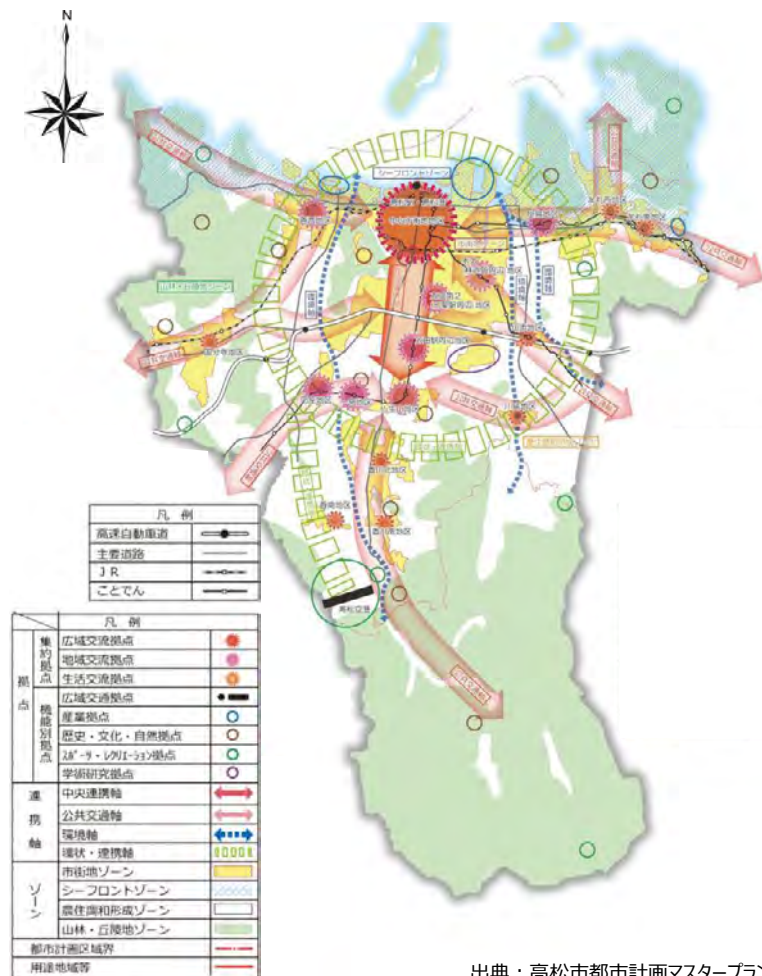
2. サポート地区周辺を取り巻く主要事業



3. サポート地区周辺に係る上位関連計画

- 都市計画マスタープランの将来都市構造では、高松駅周辺を「広域交流拠点」として位置付け
- 中心市街地活性化基本計画では、高松駅周辺地区における多くの事業を掲載
- 総合都市交通計画では、高松駅周辺整備を「交通結節拠点の整備・再整備」として位置付け

■高松市都市計画マスタープランの将来都市構造 『多核連携・集約型環境配慮都市（多核連携型コンパクト・エコシティ）』



出典：高松市都市計画マスタープラン

■中心市街地活性化基本計画



出典：第3期高松市中心市街地活性化基本計画（R1.6）

■総合都市交通計画

⑭交通結節拠点の整備・再整備

施策方針：1)公共交通網の再編
2)公共交通の利便性向上
4)公共交通への転換促進
10)中心市街地での回遊性の向上
11)周遊観光の拡大

◇ JR 高松駅周辺整備の方向性

琴電連続立体交差事業の可否判断を再整理の上、新県立体育館整備や種々の交通モードへのアクセス強化に資する結節強化を実施していきます。

①JR 高松駅・ことでん高松築港駅の結節強化

➢ 連絡通路の設置（移動負荷の低減、雨天時のアクセス性向上等）

②ウォーターフロント*としての連結改善

➢ 海上交通（フェリー等）との連結改善

③各結節点相互及び各結節点から新県立体育館の連結強化

➢ JR 高松駅周辺の各モードの再配器

➢ 円滑・快適な動線の確保

出典：高松市総合都市交通計画（H31.3）

市街地の整備改善

- 2 高松海岸線街路事業
- 3 玉藻公園整備事業
- 4 高松港湾岸環境整備事業（玉藻地区）
- 5 高松城跡整備事業
- 6 新県立体育館整備事業
- 7 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備事業

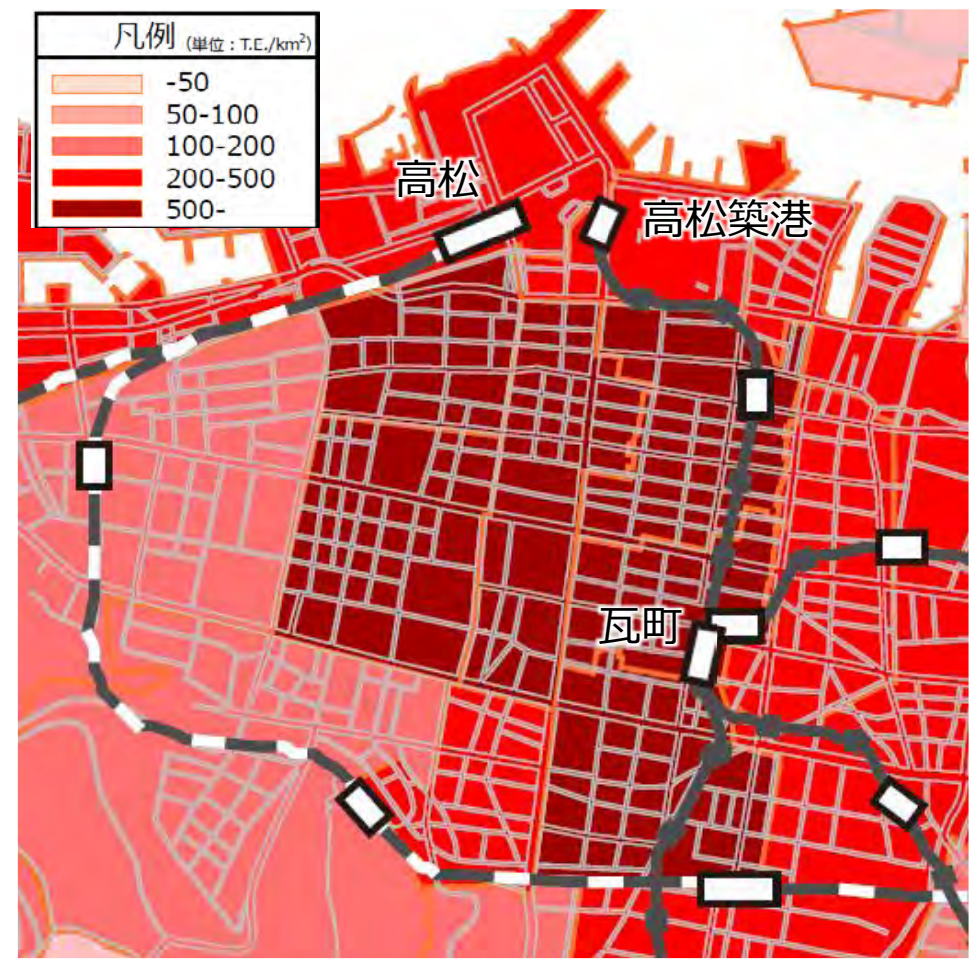
経済活力の向上

- 24 市民文化祭・アーツフェスタたかまつ
- 25 ザンボートホール高松自主事業
- 28 まちなかパフォーマンス事業
- 29 ザンボート高松トライアスロン大会開催事業
- 32 高松国際ピアノコンクール
- 38 高松駅周辺開発事業
- 43 香川県県民ホール文化事業
- 44 香川県立ミュージアム文化事業

4. サンポート地区周辺における現状 ～①サンポート地区周辺へのトリップ状況～

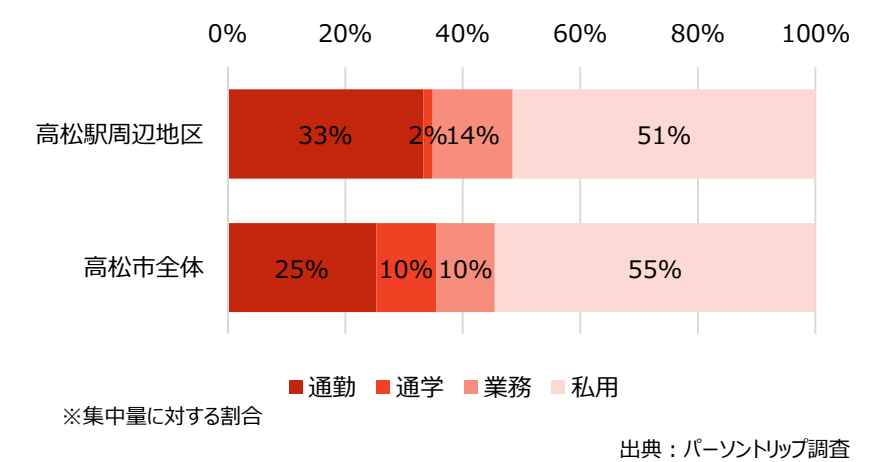
- 高松駅周辺から瓦町駅間の発生集中量が特に多い。
- サンポート地区周辺を目的地にする移動は、私用以外では、通勤、業務の割合が比較的高い。
- 移動手段は、高松市全体と比較して、徒歩、二輪車、公共交通の割合が高い。

■ サンポート地区周辺における発生集中量（面積当たり）

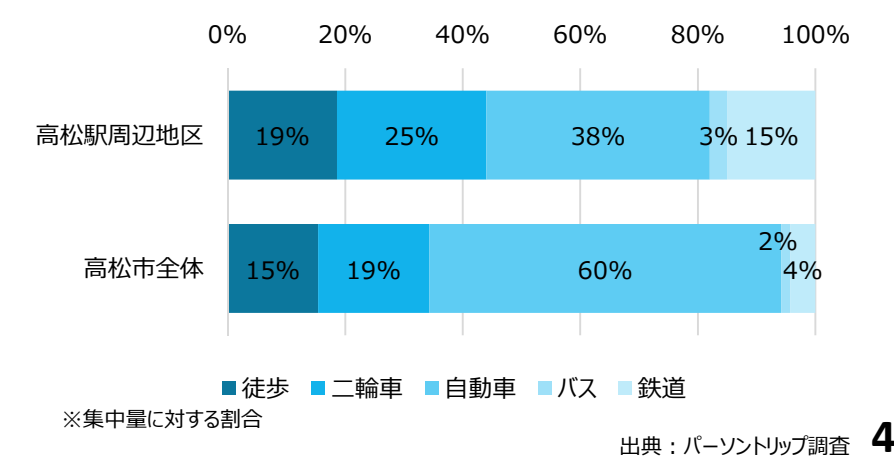


※各ゾーンの発生集中量 (T.E) 出典: パーソントリップ調査

■ サンポート地区周辺に関する目的別割合



■ サンポート地区周辺に関する交通手段分担率



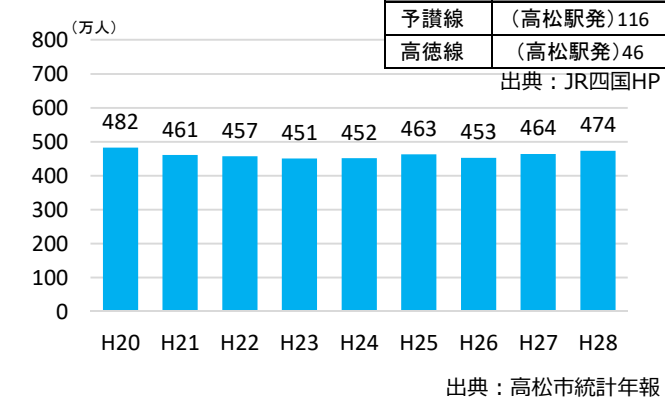
4. サンポート地区周辺における現状 ～②交通モード別利用者数とサービス内容～

- 平成23年以降、JR高松駅、ことでんの利用者数は、増加傾向。
- 高松市全体のバス路線の利用者数は年々増加、高速バスの利用者数は微増。
- フェリーの利用者数は、増加傾向。

■交通結節点の利用状況及び運行サービス状況

【鉄道（JR高松駅）】

○利用者数の推移

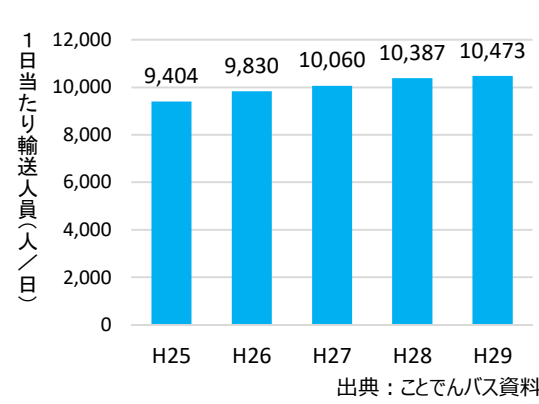


○主な路線の運行本数

路線	本数/日
予讃線	(高松駅発)116
高德線	(高松駅発)46

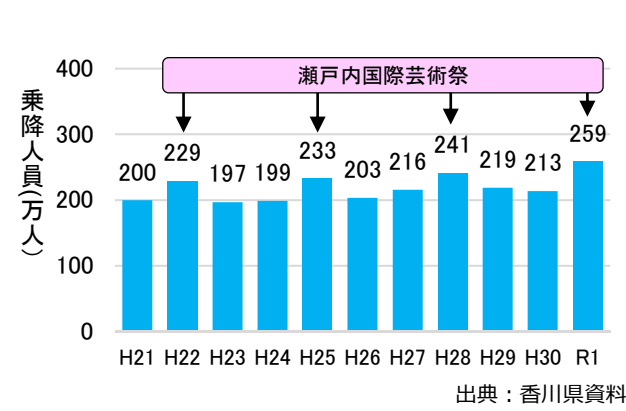
【バス路線※高松市全体】

○利用者数の推移



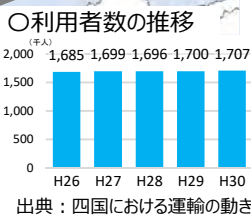
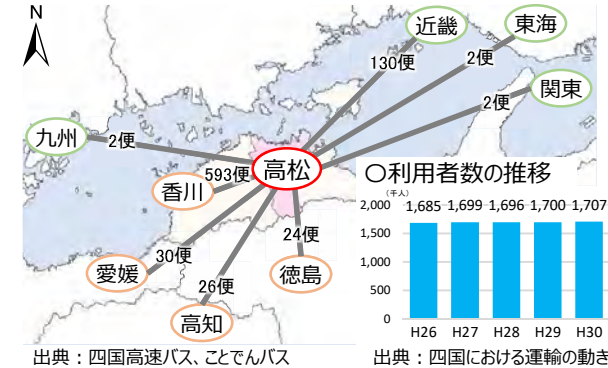
【フェリー・高速艇】

○高松港 離島航路における乗降人員の推移



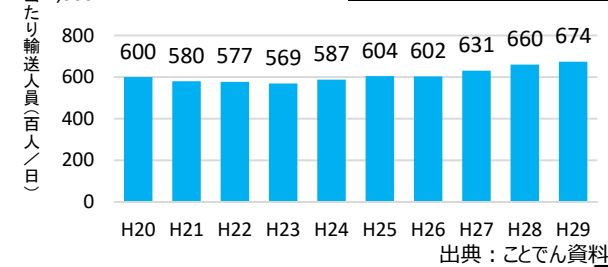
【高速バス】

○高松駅から連絡する高速バス系統



【鉄道（ことでん）】

路線	下り本数/日
琴平線	(平日)62
長尾線	(平日)59
志度線	(平日)45



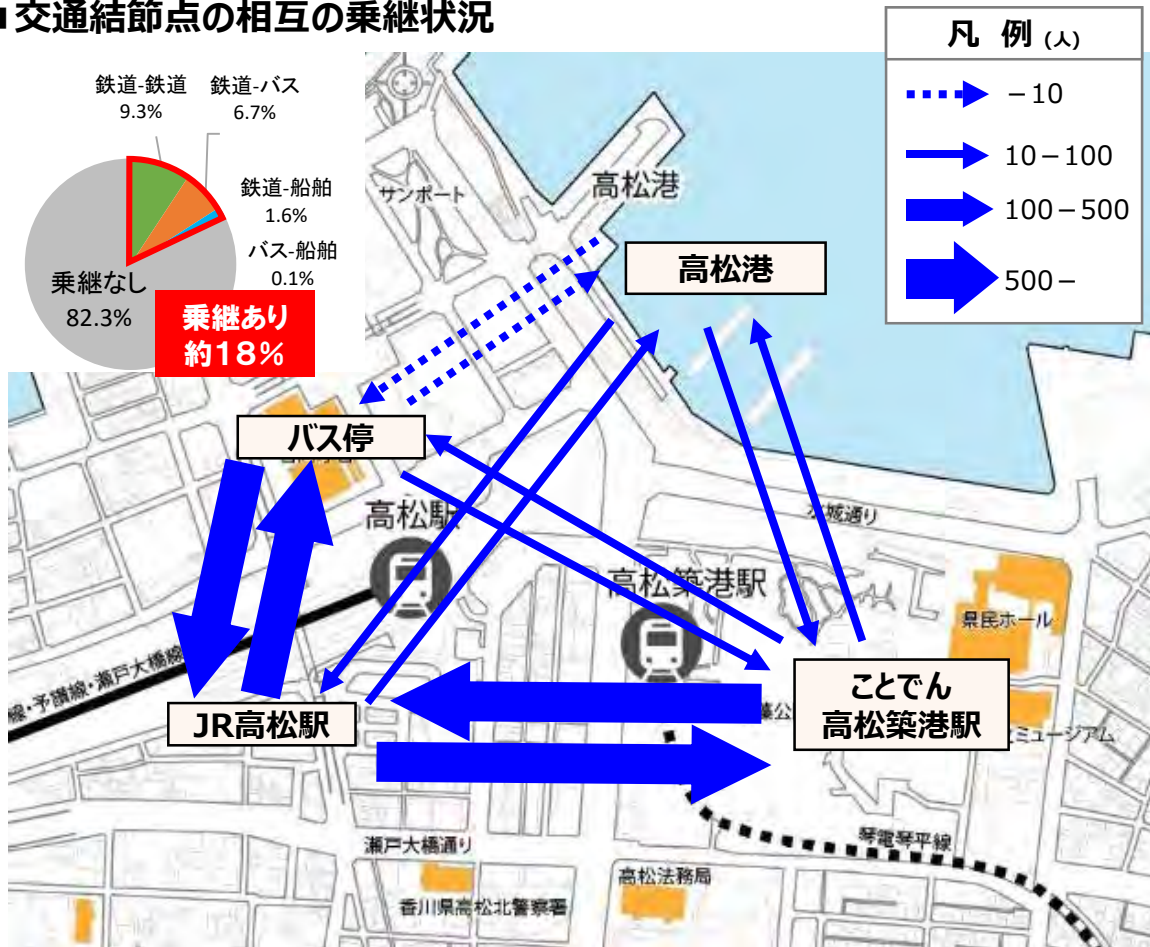
4. サンポート地区周辺における現状 ～③交通結節点の利用状況～

○交通結節点の相互の乗継状況では、鉄道駅間の乗継やJR高松駅とバスとの乗継が多い。

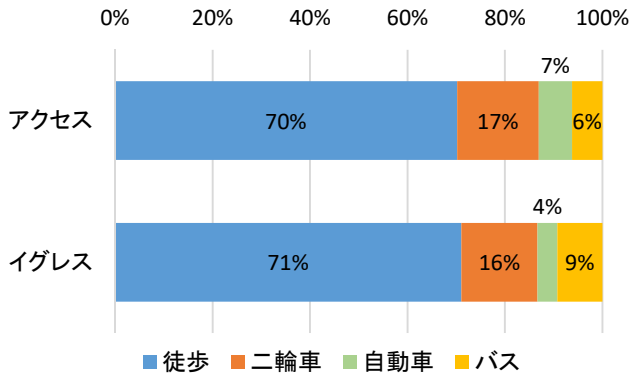
○高松駅利用者の端末交通手段は、約7割が徒歩、約2割が二輪車。

高松駅～瓦町間の出発地・目的地が多い。

■交通結節点の相互の乗継状況

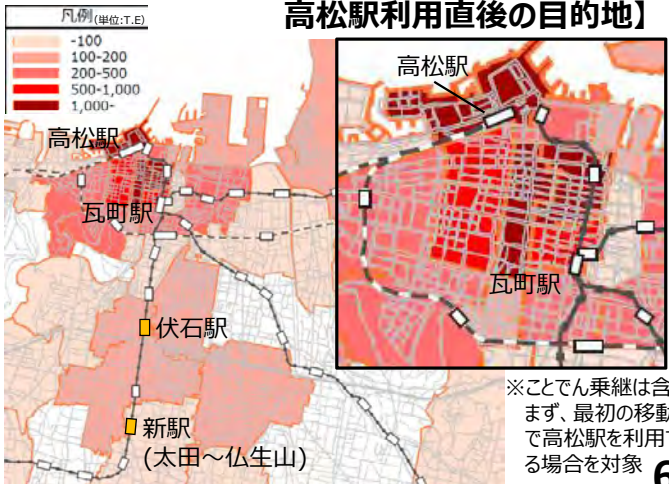


【高松駅利用者の端末交通手段割合】



出典：パーソントリップ調査

【高松駅利用者の高松駅利用直前の出発地 高松駅利用直後の目的地】



※出発地、目的地の合計

出典：パーソントリップ調査

4. サンポート地区周辺における現状 ④～交通結節点からの歩行経路～

○JR高松駅から歩行経路は、シンボルタワー西側の歩行者専用道路利用が7割以上と突出して多い。

○ことでん高松築港駅からの歩行経路は、経路が限定されていない（明確な動線がない）。

■交通結節点（JR高松駅・ことでん高松築港駅）からの歩行経路

サンポート高松でのアンケート調査

イベント名：さぬきマルシェ

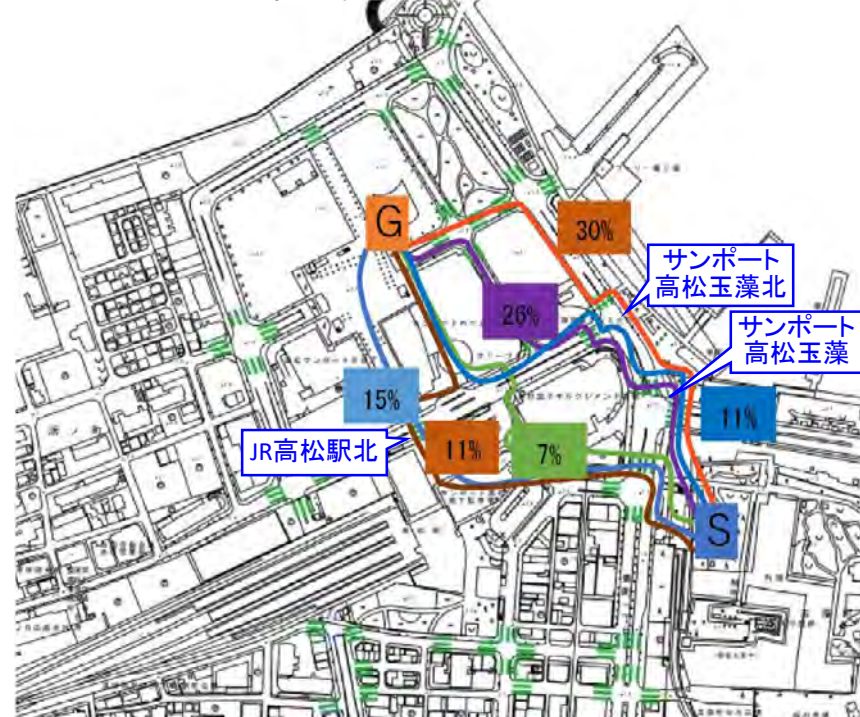
開催場所：サンポート高松大型テント広場

開催時期：2019年8月4日（日）8：00 開始/15：00 終了

■高松駅からの歩行経路



■高松築港駅からの歩行経路

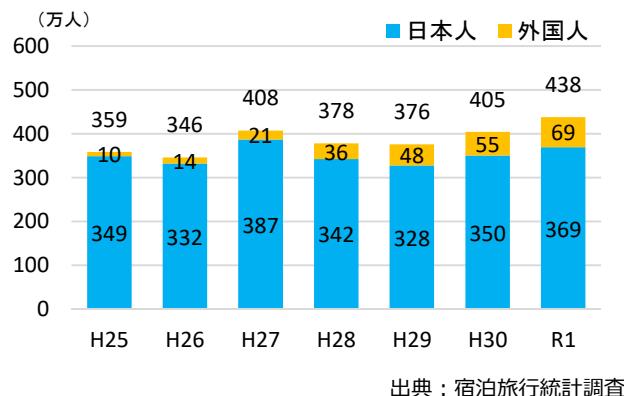


4. サポート地区周辺における現状 ⑤～観光に関する現状～

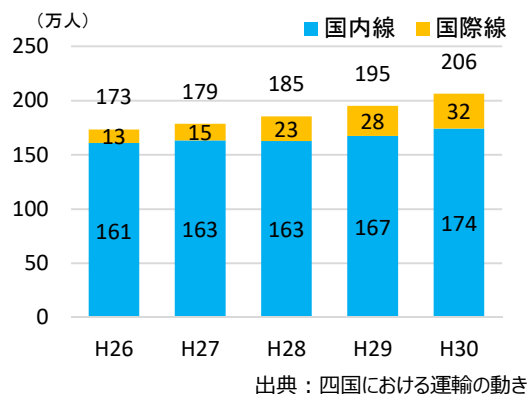
- 観光客数、空港利用者はともに増加傾向、特に、インバウンド客の増加が顕著。
- 島しょ部は、全国の離島の中でも観光客が多い。
空港利用者の立ち寄り先として、市中心部及び島しょ部が多い。
- 高松空港へのアクセス交通は、自家用車が突出しているものの、空港直行バスも2割以上と多い。

■瀬戸内観光に関する現状

【香川県への観光目的宿泊者数の推移】



【空港利用者の推移】



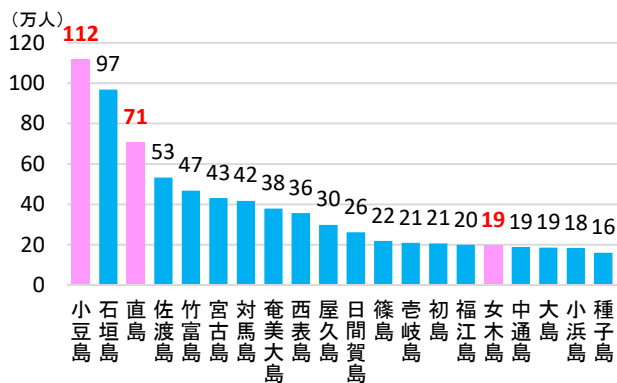
【瀬戸内地域への注目】

○52 Places to Go in 2019

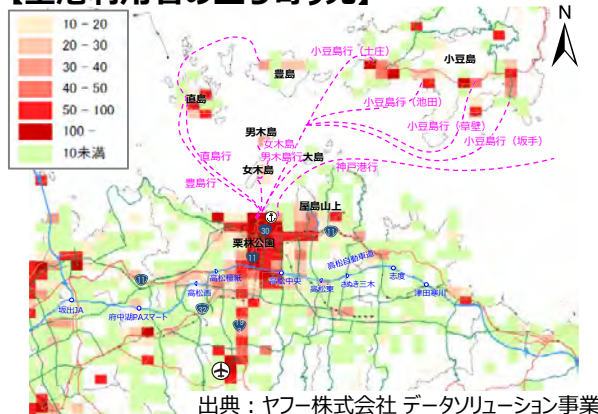
2019に訪れたい場所	
第1位	プエルトリコ
第2位	ハンピ(インド)
第3位	サンタバーバラ(アメリカ)
第4位	パナマ
第5位	ミュンヘン(ドイツ)
第6位	エイラート(イスラエル)
第7位	瀬戸内エリア
第8位	オールボー(デンマーク)
第9位	アゾレス諸島(ポルトガル)
第10位	オンタリオの氷の洞窟(カナダ)

出典：NYタイムズ誌

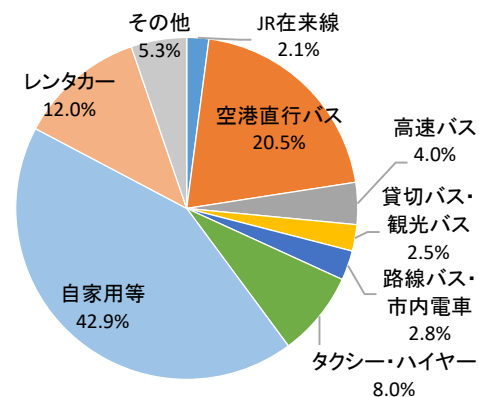
【離島に関する観光客数ランキング】



【空港利用者の立ち寄り先】



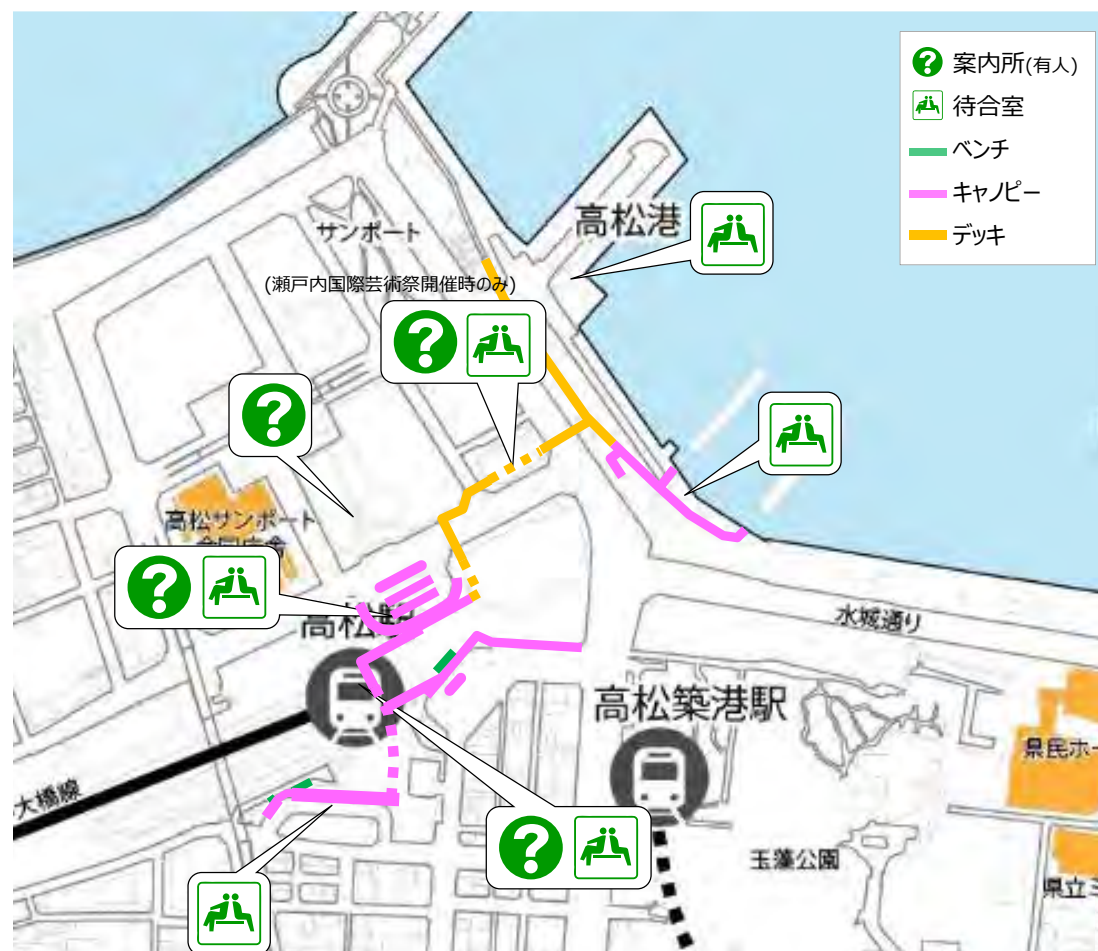
【高松空港へのアクセス手段構成】



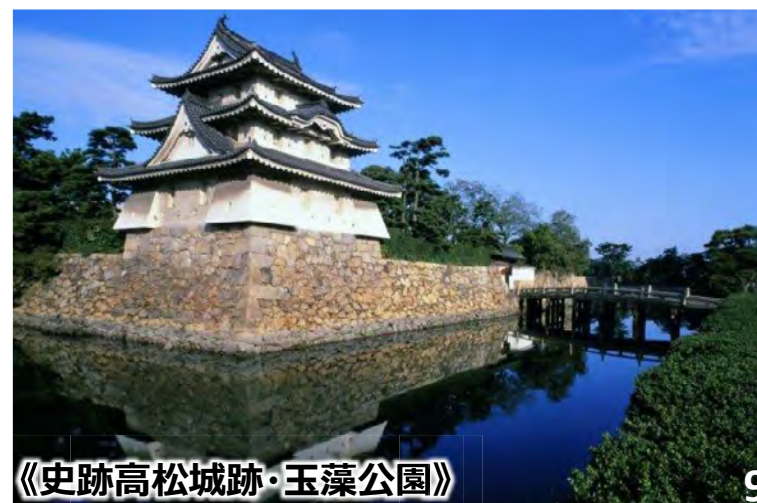
4. サンポート地区周辺における現状 ⑥～その他～

- 案内所は、各交通結節点に点在するものの、取り扱う情報やサービスに差がある。
- キャノピー等は、区間が限られ、連続的に整備されていない。
- ベンチなどの休憩機能は、駅構内及びバスターミナル内等の待合用に確保されているが、滞留を促す機能（にぎわい創出につながる空間）を有していない。
- 瀬戸内海や玉藻公園等、優れた景観資源を有する。

■ 高松駅周辺における機能配置状況



■ 高松駅周辺における美観機能



5. 現状の課題

サンポート地区周辺の現状

- 多様な交通モードの結節点が点在
- 滞留を促すような施設が十分でない（にぎわい創出につながる空間）
- 明確な動線はない（ことடன்高松築港駅⇔新県立体育館整備予定地）
- 快適に移動・回遊するための装置（キャノピー等）は限定的
- 玉藻公園など景観美に優れた資源を活かせていない

サンポート地区周辺の利用状況

- 通勤・業務を目的とした発生集中量が多く、また、多様な交通モードにより来訪
- 乗継利用は、JR⇔ことடன்、JR⇔バスで多い。
- JR高松駅利用者の発生集中地としては、サンポート地区や中央通り沿線、丸亀町周辺で多い。
- 観光客はインバウンドを中心に増加傾向、空港利用者の多くが中心部及び瀬戸内島しょ部に立ち寄り

現状から見受けられる課題

	乗継	地区来訪
市民に対して	・JR・ことடன்・フェリーターミナル間に一定の距離があり、かつ、動線のサービス水準が低い等、乗継に関する利便性が低い。	・ことடன்築港駅⇔サンポート地区間のアクセス性が低い ・来訪が多い公共交通利用・徒歩に対して、回遊しづらい空間
県外等来訪者に対して	・結節点が点在し、かつ、案内機能も低く、動線が明確でないため、総じて分かりにくい。	・滞留場所・休憩場所が少なく、“おもてなし”が十分でない
サンポート地区および中心市街地に対して	・高松駅⇔丸亀町等中心部間の移動に公共交通はあまり利用されておらず、2つの拠点間連携による波及効果は小さい。	・商業施設への自動車利用による来訪過多（駐車場空車待ち車両による交通混雑の発生） ・面的なにぎわい創出が図られていない

6. 今後に向けての課題整理

サンポート地区周辺における将来動向

- | | |
|---------------------------------|---|
| ○新県立体育館・JR新駅ビルの整備 | ⇒ 当該地区への来訪者数の増加 |
| ○アフターコロナにおけるインバウンドを含めた観光客の回復・増加 | ⇒ 当該地区における乗継利用者・滞留者の増加 |
| ○公共交通を軸としたまちづくりの推進 | ⇒ 新技術を活用したスマートモビリティを含めた
結節機能強化への意向の高まり |

将来計画実現時の懸案事項



《開発に伴い発生・悪化する課題（想定）》

- ・新県立体育館までの主要な歩行者動線において円滑な歩行者対策が必要
- ・大規模イベント来訪者の歩行者動線の回遊・快適性が低い（明確な動線なし・上屋なし等）
- ・増加する観光客（インバウンド、県外客）に対応する滞留・案内等の施設が整っていない
- ・新県立体育館などの集客施設が整備される一方で、丸亀町等中心部までの立ち寄りが期待できない（面的な波及効果が期待できない）
- ・多様な交通モードの輻輳（交通混雑が拍車）
- ・新たなモビリティの導入空間の不足

7. サポート地区周辺における整備方針（案）

- ・「当該地区でのにぎわい向上に資する空間形成」、さらには、「当該地区をハブとして県内及び四国各地をつなぐ利便性の高い交通結節拠点の形成」を踏まえた、将来ビジョンを設定。
- ・高松空港の民間への運営委託、地域高規格道路（高松環状道路）、連立の都市計画の在り方の検討などとの整合性を図り、事業効果が発揮されるエリアのまちづくり

利用者・来訪者ニーズ（想定）

- ・交通機関相互の乗継を便利に！
- ・憩うことができる空間が欲しい！
- ・アリーナ来場に伴う渋滞はなくてほしい！
- ・公共交通や観光などの情報が欲しい！等

上位関連計画

総合計画・都市計画MP・連携中枢都市圏・中心市街地活性化計画等

サポート地区を取り巻く環境の変化

- ・高松空港の民間への運営委託
- ・地域高規格道路（高松環状道路 檀紙町付近～サポート高松付近）
- ・連立の都市計画の在り方の検討

まちづくりとしての狙い

- 環瀬戸内海圏の中核都市として、拠点性を発揮する機能の確保（M I C E、観光戦略との整合）
- 総合ターミナルとしての機能向上

将来ビジョン（案）

- 市民、環瀬戸内圏、更には全国・世界から人が集まり、にぎわいあふれるエリアの形成
- 陸・海・空の交通結節点を円滑につなぐ環瀬戸内海圏のコアスポットの形成

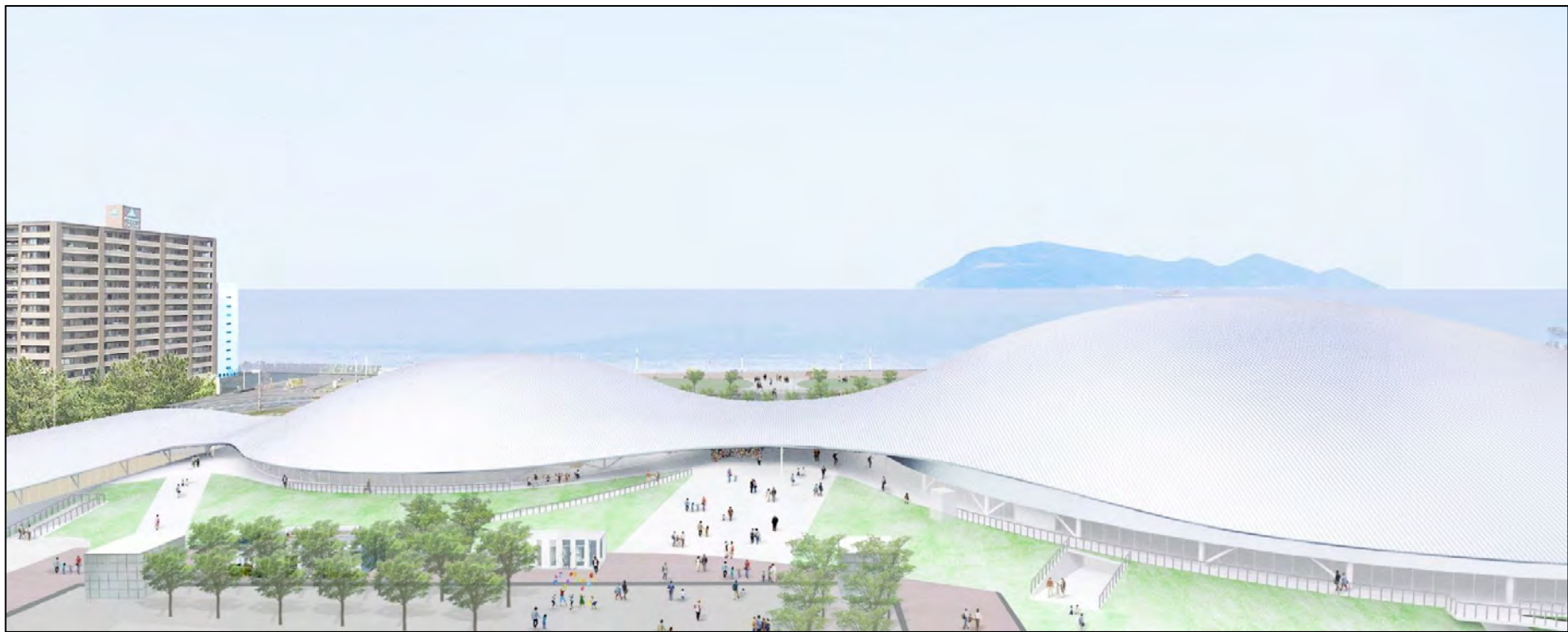
※利用者ニーズの把握に関しては、今後、地区来訪者・利用者に対してアンケート調査を実施予定。

「新香川県立体育館基本設計概要」



1. 新県立体育館の特徴

- 様々な用途に利用できる**多目的アリーナ**
- 最大収容人数は**中四国最大級**の約 1 万人
- サンポートの環境に調和**した、利用しやすい施設



※かがわ国際会議場からの景観

1. 新県立体育館の特徴

○交流エリアを設けた**新しい発想のアリーナ**



- 観客席上部に壁を設けないことにより、アリーナ面と一体感を確保
- イベント時にはロビー・通路として利用でき、イベントに関連する催しや物販等の利用も想定
- イベントが開催されない際にも、県民がつどえる場所

1. 新県立体育館の特徴

機能の充実

～ 機能性や収益性を重視したアリーナ機能の充実（メインアリーナ）～

- コンクリート床とし、大型トラックの通行が可能
- コンサートを想定した、天井高、天井荷重を確保、ステージ設営がしやすいようキャットウォークを配置
- MICE利用を想定し、アリーナ床面や壁面にインフラ設備（電源等）を設置

利用しやすさ

～ 利用者にとって利用しやすい施設～

- イベント規模に応じて、メインアリーナ、サブアリーナ等の単独利用、一体利用が可能
- 観客とイベント主催者、選手、出演者等の動線を分離
- 車いす対応のエレベーターを複数配置
- メインアリーナ内には車いす席を28席確保。通路幅もスムーズな通行ができるよう3 m確保
- 多目的トイレ、キッズルーム、授乳室を設置

周辺への配慮

～ 周辺環境への配慮～

- サンポート高松を訪れた人々が気軽に立ち寄れる、開かれた公共空間
- 建物の高さを低く抑え、サンポートの景観に調和
- 騒音対策については、環境基準内に抑えることはもちろん、住宅が隣接した西側については、より厳しい住宅地の基準を充足

2. 各施設概要

(1) メインアリーナ

○全国大会や国際大会など**大規模なスポーツ競技大会の開催**が可能



○ 対象種目

バレーボール 4面
バスケットボール 3面
ハンドボール 2面

※その他、室内で実施される主要な競技に対応

○ 固定席 5, 0 2 4 席

(最大収容人数 10,000人)

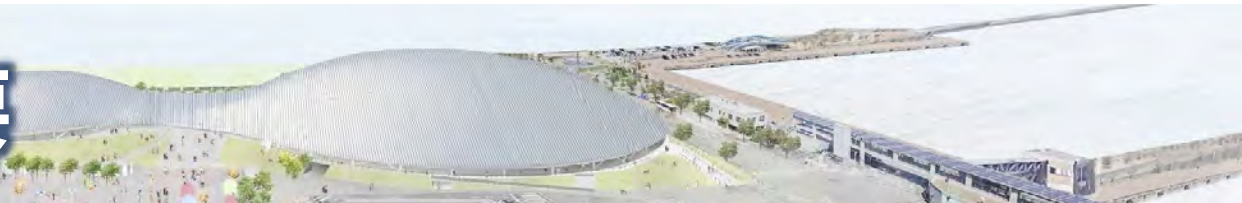
2. 各施設概要

(1) メインアリーナ

○トップアーティストによる**コンサートアリーナツアー**、**MICE**などに利用可能



2. 各施設概要



(1) メインアリーナ

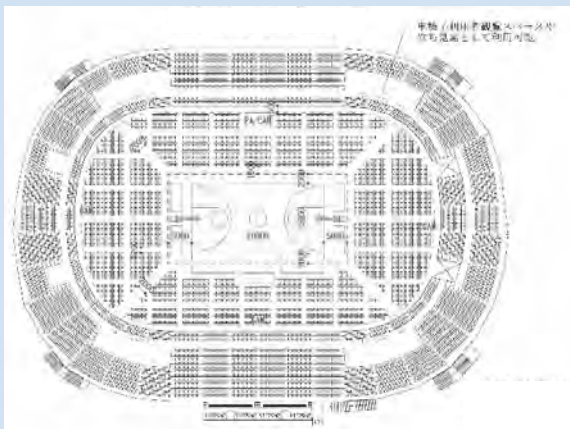
○各イベントレイアウト例

コンサート (エンドステージ)



収容人数 約 7,300人

プロスポーツ (バスケットボール)



収容人数 約 8,700人

ボクシング



収容人数 約 10,000人

2. 各施設概要

(2) サブアリーナ

○県大会など**中規模なスポーツ競技大会、日常のスポーツ活動の場**として利用

○公式競技が開催できる**天井高、照度を確保**

○ **対象種目**

バレーボール 2面
バスケットボール 2面
ハンドボール 1面

○ **固定席** 1, 032席



2. 各施設概要

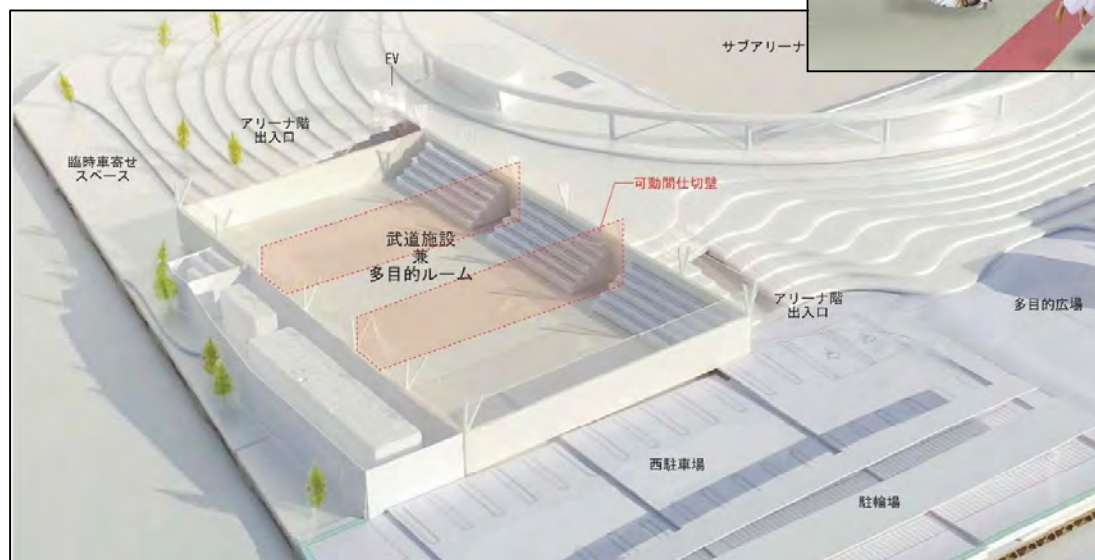
(3) 武道施設兼多目的ルーム

- **柔道、剣道等の大会の開催、**
少人数でのスポーツ活動や**文化活動**で利用可能

- **対象種目**

柔道（または剣道）3面

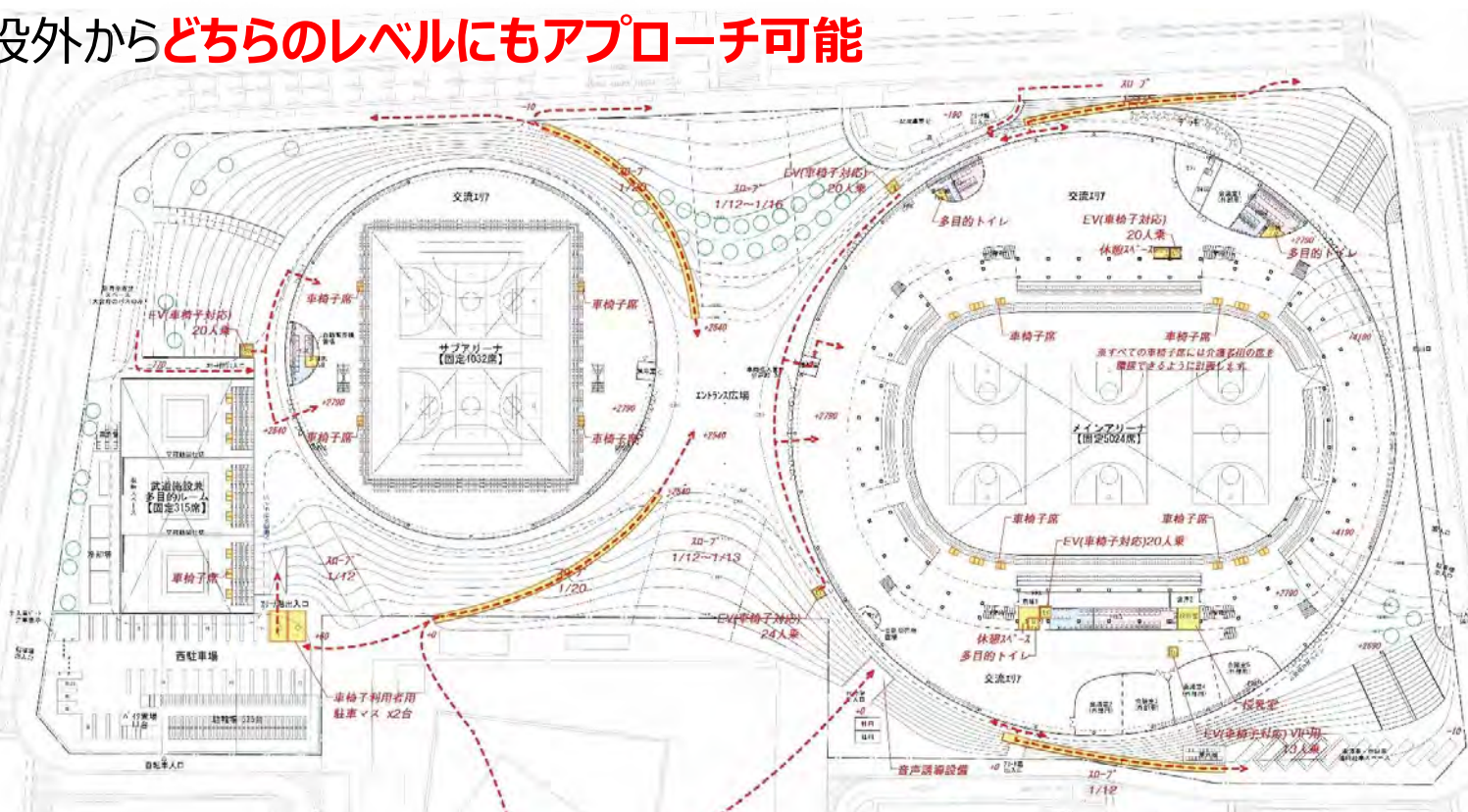
- **固定席 315席**



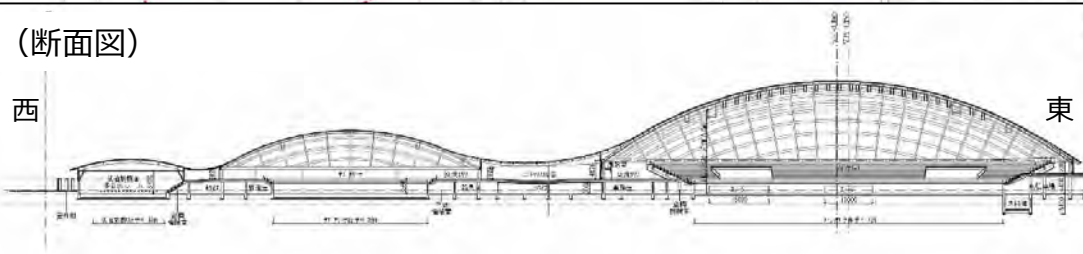
3. 平面・立面計画

○ 1 階「アリーナレベル」と2 階「交流エリアレベル」で構成

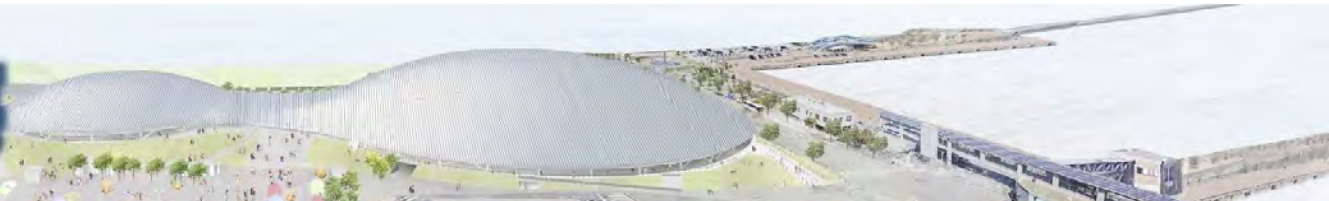
○ 施設外から**どちらのレベルにもアプローチ可能**



(断面図)



4. 建築概要

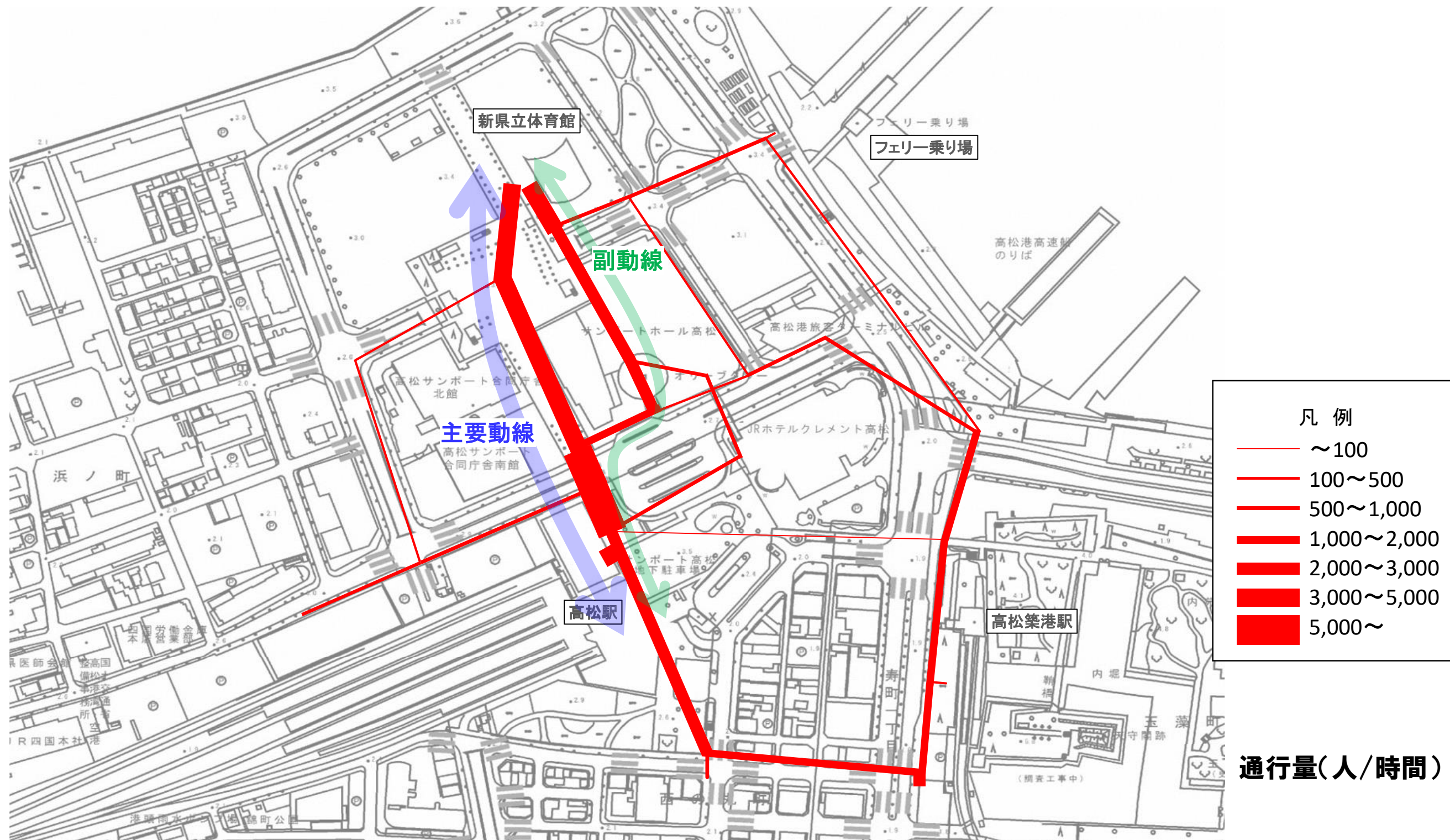


規模	地上 2 階、地下 1 階	
建築面積	2 0 , 4 6 1 m ²	
延床面積	3 0 , 0 1 9 m ² （東駐車場含む）	
構造形式	鉄骨造、鉄筋コンクリート造／杭基礎	
施設構成	メインアリーナ	固定席 5 , 0 2 4 席
	サブアリーナ	固定席 1 , 0 3 2 席
	武道施設兼多目的ルーム	固定席 3 1 5 席
駐車場	一般車	1 0 0 台
	車椅子利用者等	4 台 他
駐輪場	自転車・自動二輪車	5 2 5 台・1 1 台
建設工事	令和 3 年度～令和 5 年度（工期 3 2 ヵ月）	
建設工事費	1 8 , 1 8 6 百万円（税込み）	

「新県立体育館整備に伴う 周辺関連基礎調査の概要」

①歩行者交通対策 – 歩行経路予測 –

新県立体育館整備後の歩行者交通量
(メインアリーナにおいてコンサートを開催した場合)



①歩行者交通対策 – 対策案 –

コンセプト	① 主要動線の歩車分離を図るため、デッキを整備	② 主要動線の快適な平面移動を可能とするため、アーケード及びキャノピーを整備
ルート図		
概要	【概算事業費：約28億円】 ・JR高松駅～新体育館までをデッキで移動可能 ・シンボルタワーと新体育館をデッキで移動可能 ・その他エリアに関しては、キャノピーを設置 【キャノピー：約390m ・デッキ：約470m ・エレベーター：4基 ・エスカレーター：6基】	【概算事業費：約17億円】 ・JR高松駅～新体育館までをキャノピーで、横断部のみアーケード設置 ・その他エリアに関しては、キャノピーを設置 【キャノピー：約720m ・デッキ：約80m ・アーケード：約30m ・エレベーター：1基 ・エスカレーター：6基】
コンセプト	③-1 快適性（雨天時）は確保し、コストを抑制（県・市の負担額を考慮し、経済性を最も重視）	③-2 快適性（雨天時）は確保し、コストを抑制（シンボルタワー・ホテル等との回遊性を考慮し、商業施設への波及効果を重視）
ルート図		
概要	【概算事業費：約15億円】 ・JR高松駅～新体育館までをキャノピーで移動可能 ・その他エリアに関しては、キャノピーを設置 【キャノピー：約720m ・デッキ：約80m ・エレベーター：1基 ・エスカレーター：6基】	【概算事業費：約18億円】 ・JR高松駅～新体育館までをキャノピーで移動可能 ・シンボルタワーと新体育館をデッキで移動可能 ・その他エリアに関しては、キャノピーを設置 【キャノピー：約660m ・デッキ：約170m ・エレベーター：2基 ・エスカレーター：6基】

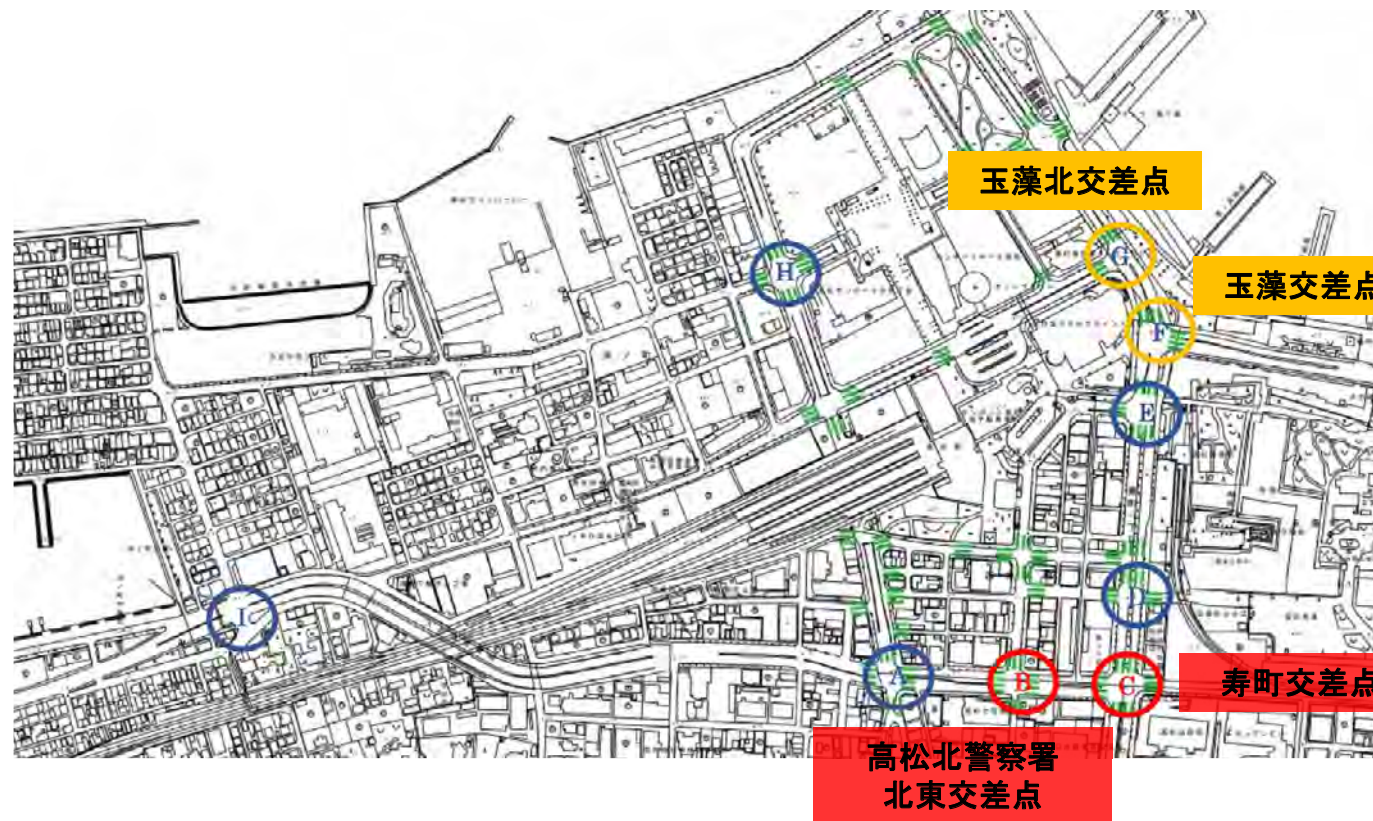
②自動車交通対策 – 周辺交差点の交差点解析 –

自動車交通需要の予測結果をもとに、大規模イベント開催時(コンサート・展示会)において、周辺交差点の交差点解析を行った。

交差点解析結果

- コンサート開催時には、「高松北警察署北東交差点」と「寿町交差点」で、展示会開催時では「寿町交差点」で需要予測交通量が設計交通容量を超えるため、交通処理が難しくなる。
- また、「玉藻北交差点」と「玉藻交差点」については、需要予測交通量が設計交通容量を超えないが、現状において、フェリー到着時には一時的な混雑が発生している。

①コンサート開催時



②展示会開催時



凡例

- 交通処理が難しくなる交差点
- 交差点容量的に問題ない交差点
- 交差点容量的に問題ないが、現状において一時的に混雑が発生している交差点

②自動車交通対策 – 対策案 –

区分	イベント開催時の課題	対策メニュー		具体策
自動車	【来訪時】 サンポート地下駐車場の容量オーバーによるうろつき交通発生	ソフト対策	・適切な誘導	・イベント開催時の誘導員の配置 ・アプリ等による駐車場満空情報の提供
		ハード対策	・交差点改良	・右折レーンの整備(玉藻北交差点) ・直進レーンの追加(玉藻北交差点) ・左折レーンの追加(玉藻交差点)
	【帰宅時】 交通量の集中によるサンポート高松周辺交差点への負荷増	ソフト対策	・信号現示の調整	・イベント開催時の信号現示の調整
			・自動車需要の調整	公共 交通 機関 への 転換
				・パーク・アンド・ライドの促進
				・公共交通の輸送力向上の依頼
				・シャトルバスの運行の検討
			・送迎車両の抑制	・路肩にコーンを設置
			・適切な誘導	・イベント開催時の誘導員の配置
		ハード対策	・交差点改良	・右折レーンの整備(玉藻北交差点) ・直進レーンの追加(玉藻北交差点) ・左折レーンの追加(玉藻交差点)



図 実施対策イメージ図