

第2回 高松市サンポート地区都市再生検討委員会 ～第1回検討委員会の振り返り～

令和3年8月4日（水）
オンライン会議

1. 第1回高松市サンポート地区都市再生検討委員会の振り返り

第1回委員会の議題 (R2.7.31)

- ・委員会立上げの目的や狙い・事務局側で考えるサンポート地区周辺の問題点・課題
- ・新県立体育館整備に伴う周辺整備（歩行者対策・自動車対策）の調査概要の報告

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(ことでん高松築港駅⇔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⇔ことでん、JR⇔バスが多い。
- 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、丸亀町周辺が多い。
- 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・ことでん・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。	・ことでん築港駅⇔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	・交通機能が点在し、案内の面で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

1. 第1回高松市サンポート地区都市再生検討委員会の振り返り

新県立体育館整備に伴う周辺関連基礎調査

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	<p>【概算事業費：約28億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>【概算事業費：約17億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【概算事業費：約15億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>【概算事業費：約18億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 - 対策案 -

イベント開催時の課題	対策メニュー	
【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
	ハード対策	・交差点改良
【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	<ul style="list-style-type: none"> ・信号現示の調整 ・自動車需要の調整 ・送迎車両の抑制 ・適切な誘導
	ハード対策	・交差点改良



図 施策実施イメージ図

2. 第1回高松市サンポート地区都市再生検討委員会委員の意見整理

委員会でいただいた主な意見

	新県立体育館に対する意見	面的なまちづくりに関する意見
周辺整備 (歩行者対策)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者ルート of 整備などでスムーズな誘導を図ることが必要 ・人と車の動線が交差しないような抜本的な対策（地下道など）の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ことでん高松築港駅とJR高松駅間の移動快適性を上げることが必要 ・各交通拠点からの快適な歩行者動線の検討が必要 ・色やデザインで視覚的に誘導する取組が必要 【琴電連立関連】 ・琴電連立の検討を考慮した動線検討が必要 ・琴電連立と齟齬がないような検討が必要
快適な歩行者動線の確保		
周辺整備 (自動車対策)	<ul style="list-style-type: none"> ・大型バスの乗降場所が必要 ・大規模イベントの際は、渋滞によりタクシーが乗場まで辿り着けない状況となるため、対策（代替輸送、交通規制の在り方など）が必要 ・日頃、渋滞が発生している玉藻交差点におけるイベント時の更なる渋滞が懸念される 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備の必要性は、サンポート全体として考えることが必要 ・地域高規格道路（高松環状道路）は、寿町ではなくサンポートへ降ろすべき
渋滞対策		
サンポート高松地区周辺を含めた環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・イベントが無い時も県民が集える施設を考えることが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・街のにぎわいには施設整備だけではなく、施設間が連携を取りやすくなる街づくりが必要 ・商店街を含めた街の回遊性向上が重要 ・サンポートと商店街の連携を深めた検討が必要 ・ランドデザインが必要 ・地域高規格道路（高松環状道路）はまちづくりとの整合を図っていくことが必要 ・サンポート地区が一体感を持った開発が必要 ・風光明媚な観光資源を活かした計画とすることが必要
一体感を持った整備（資源や他計画） ・ 街の回遊性		

新県立体育館開設に合わせて短期的に発生する課題に対して検討することが必要

琴電連立の検討状況を踏まえつつ、中長期的なエリア全体の姿を関係者が一体となって検討することが必要

第 2 回

高松市サンポート地区都市再生検討委員会 ～新県立体育館開設時期に合わせた周辺整備～

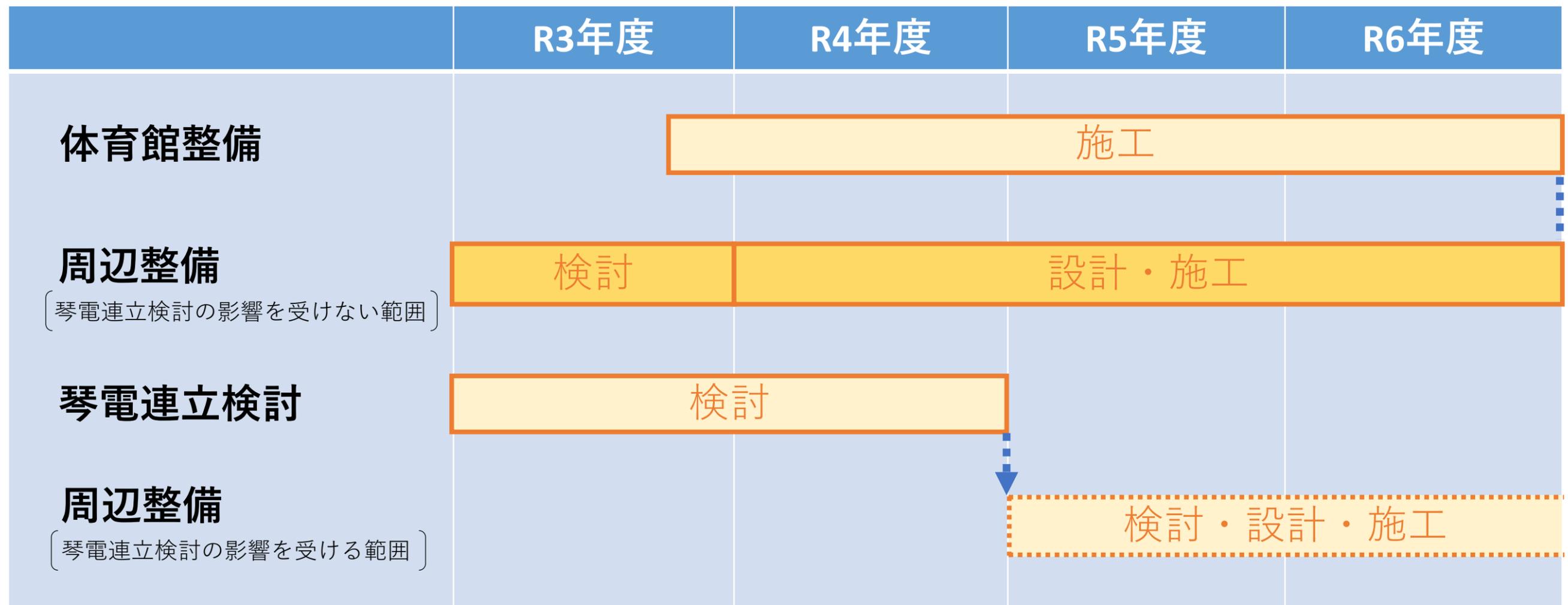
令和 3 年 8 月 4 日 (水)

オンライン会議

新県立体育館開設時期に合わせた周辺整備の考え方

(新県立体育館整備と琴電連立検討のスケジュール)

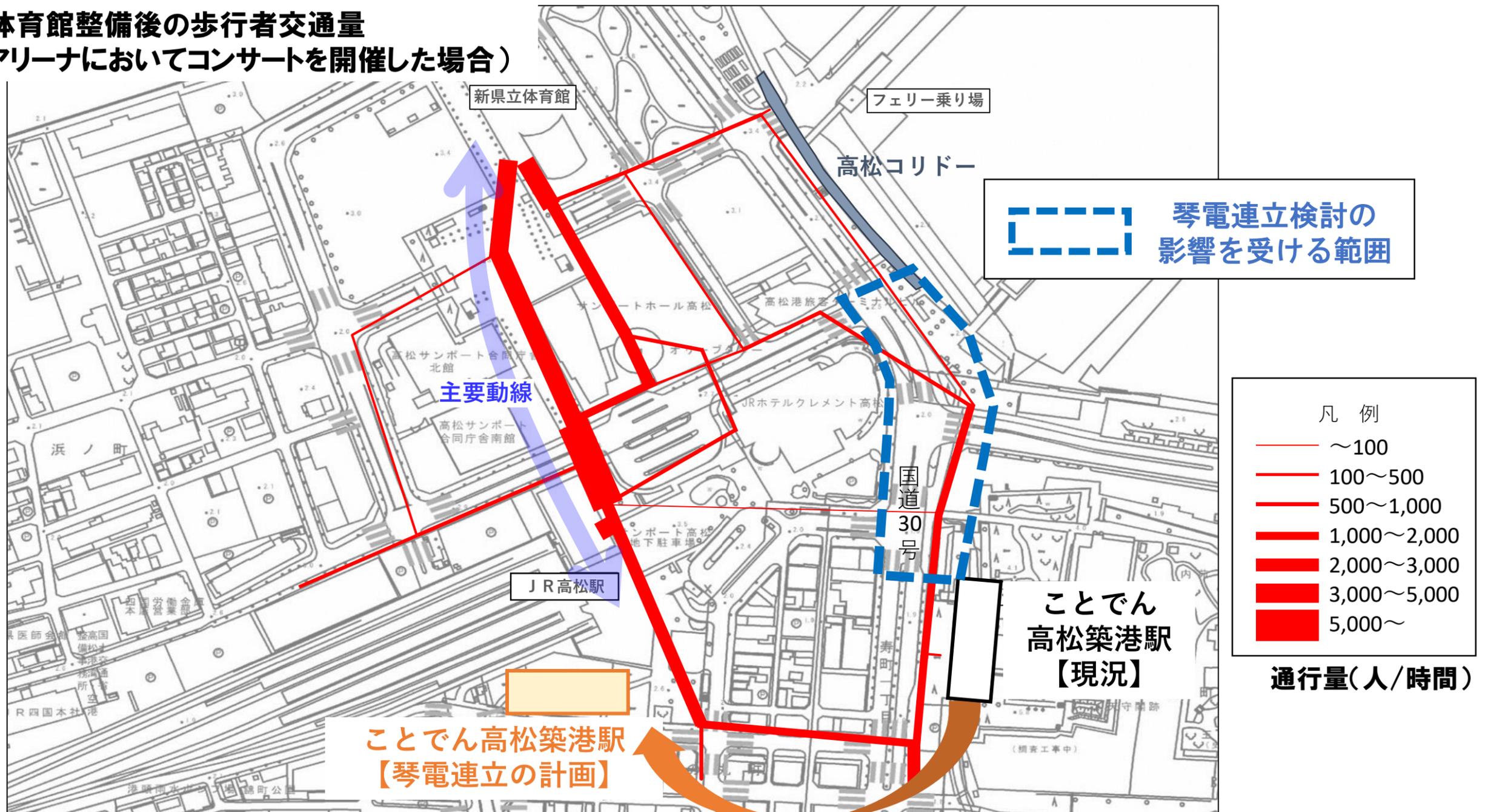
- 新県立体育館は、令和6年度の開設に向けて整備を進めている。
- 新県立体育館の開設に合わせ、**歩行者対策として『安全で快適な歩行空間の確保』『回遊性の確保』**
自動車対策として『渋滞対策』が必要である。
- 第1回検討委員会で「**歩行者対策は、琴電連続立体交差事業と齟齬がないように進めてほしい**」との意見があった。
- 琴電連続立体交差事業（以下、「琴電連立」）については、平成22年に事業中止しているが都市計画決定が残っているため県が設置している琴電連立検討委員会において存廃の検討をしているところ。
 - ◆ **琴電連立検討の影響を受けない範囲は、検討を進める。**
 - ◆ 琴電連立検討の影響を受ける範囲は、琴電連立検討の結論後に検討を進める。



歩行者対策の検討（琴電連立検討の影響を受ける範囲）

- 琴電連立は、ことでん高松築港駅をJR高松駅南側に移設する計画。
- 移設した場合、現況のことでん高松築港駅からの歩行者動線の**破線箇所**が大きく影響を受ける。
- **琴電連立検討の影響を受ける範囲**の周辺整備については、琴電連立検討の結論後に検討を進める。
⇒ **国道30号付近（高松築港駅から高松コリドーの区間等）**
- ことでん高松築港駅を移設した場合でも、新県立体育館までの主要動線の位置付けは変わらない。

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)



歩行者対策の検討（第1回検討委員会で提示した対策案）

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	<p>【概算事業費：約28億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【キャノピー：約390m】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デッキ：約470m ・エレベーター：4基 ・エスカレーター：6基 	<p>【概算事業費：約17億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【キャノピー：約720m】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【概算事業費：約15億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【キャノピー：約720m】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デッキ：約80m ・エレベーター：1基 ・エスカレーター：6基 	<p>【概算事業費：約18億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【キャノピー：約660m】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デッキ：約170m ・エレベーター：2基 ・エスカレーター：6基

デッキのイメージ



高松港旅客ターミナルビル連絡デッキ



シンボルタワー歩行者用デッキ

キャノピー（屋根付き歩道）のイメージ



高松駅前広場キャノピー



高松駅前広場キャノピー

歩行者対策の検討（整備案の考え方）

新体育館へのアクセス

- ・コンサート等の観客は、多目的広場から20m幅の緩やかなスロープを經由してエントランス広場に面した出入口を利用する。
- ・スポーツやMICEの利用者は、多目的広場に面した1階出入口を利用する。

快適な周遊性

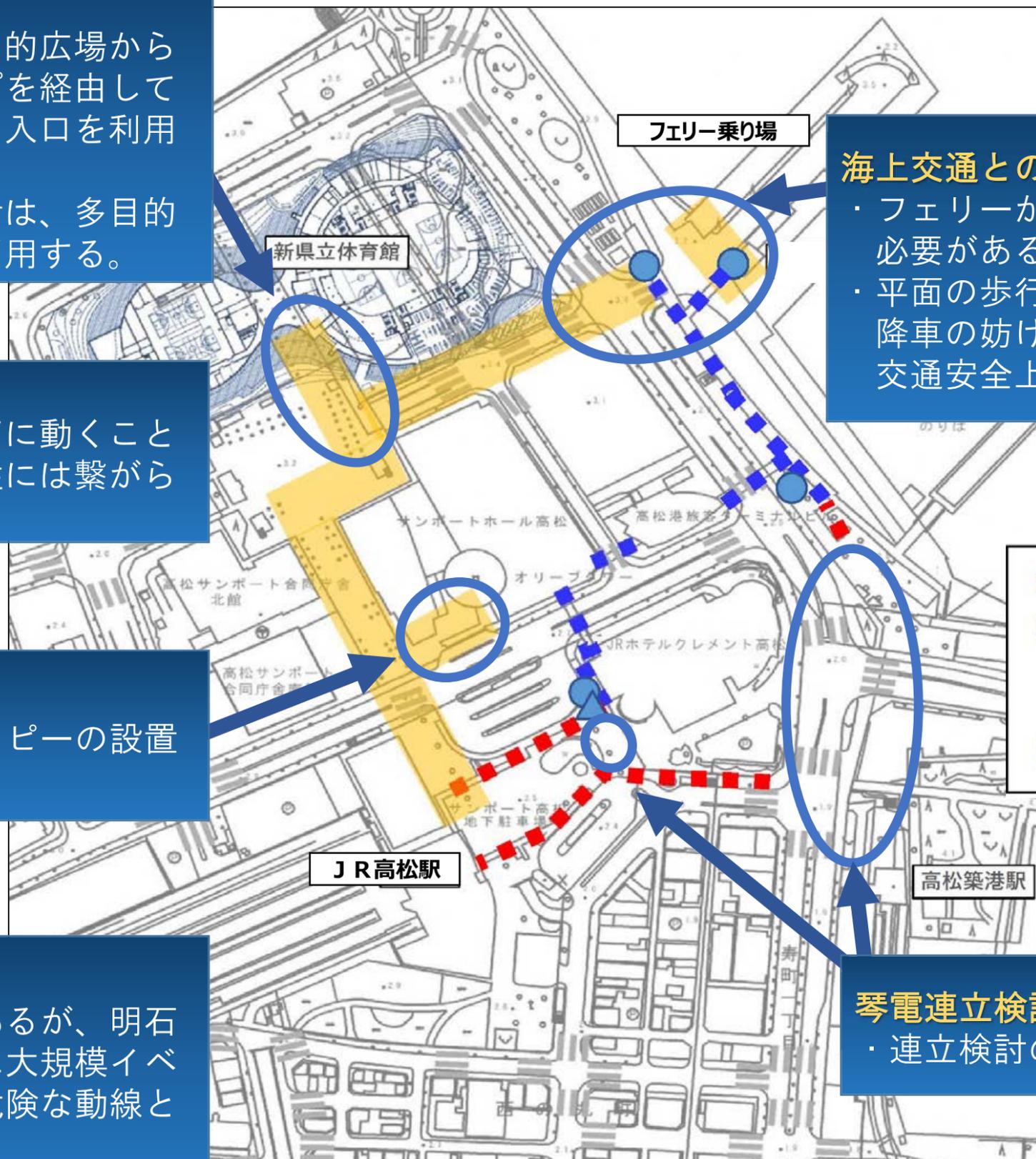
- ・部分的なデッキ整備では上下に動くことが必要となり、快適な周遊性には繋がらない。

消防計画との関係

- ・消防計画上、デッキやキャノピーの設置が困難である。

デッキ昇降時の安全性

- ・デッキは交通安全上有効であるが、明石花火大会歩道橋事故のように大規模イベントの際には人が集中し、危険な動線となる可能性がある。



海上交通との接続

- ・フェリーからの降車をスムーズに行う必要があるため、信号設置が困難である。
- ・平面の歩行者動線では、フェリーからの降車の妨げとなり、信号処理が無い場合交通安全上問題がある。

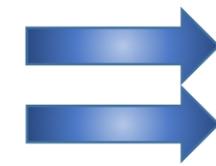
■ ■ ■ ■ ■	キャノピー（既設）
■ ■ ■ ■ ■	デッキ（既設）
●	エレベーター（既設）
▲	エスカレーター（既設）
■ ■ ■ ■ ■	歩行者対策検討箇所

琴電連立検討との関係

- ・連立検討の結論が出た後に検討する。

歩行者対策の検討（整備案）

動線 1 JR高松駅から新県立体育館
 動線 2 高松港から新県立体育館



『**キャノピー**及び**アーケード**』
 『**デッキ**及び**キャノピー**』

動線 1 JR高松駅から新県立体育館

【整備方針】

- 主要動線の快適な平面移動を可能とする整備が必要

【整備内容】

- キャノピー**及び**アーケード**を整備

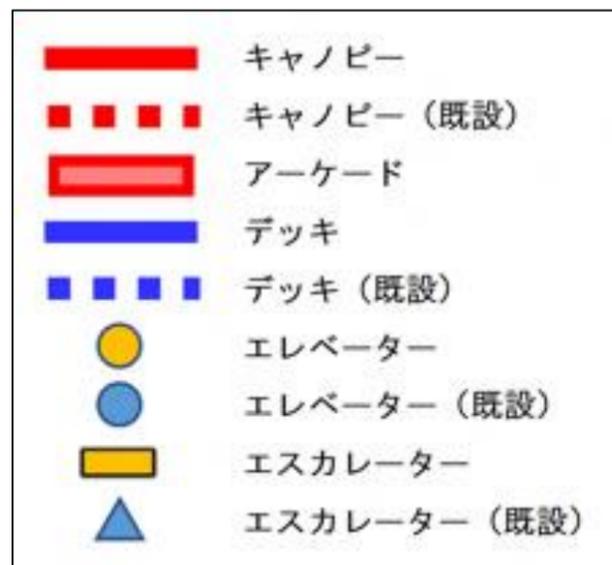
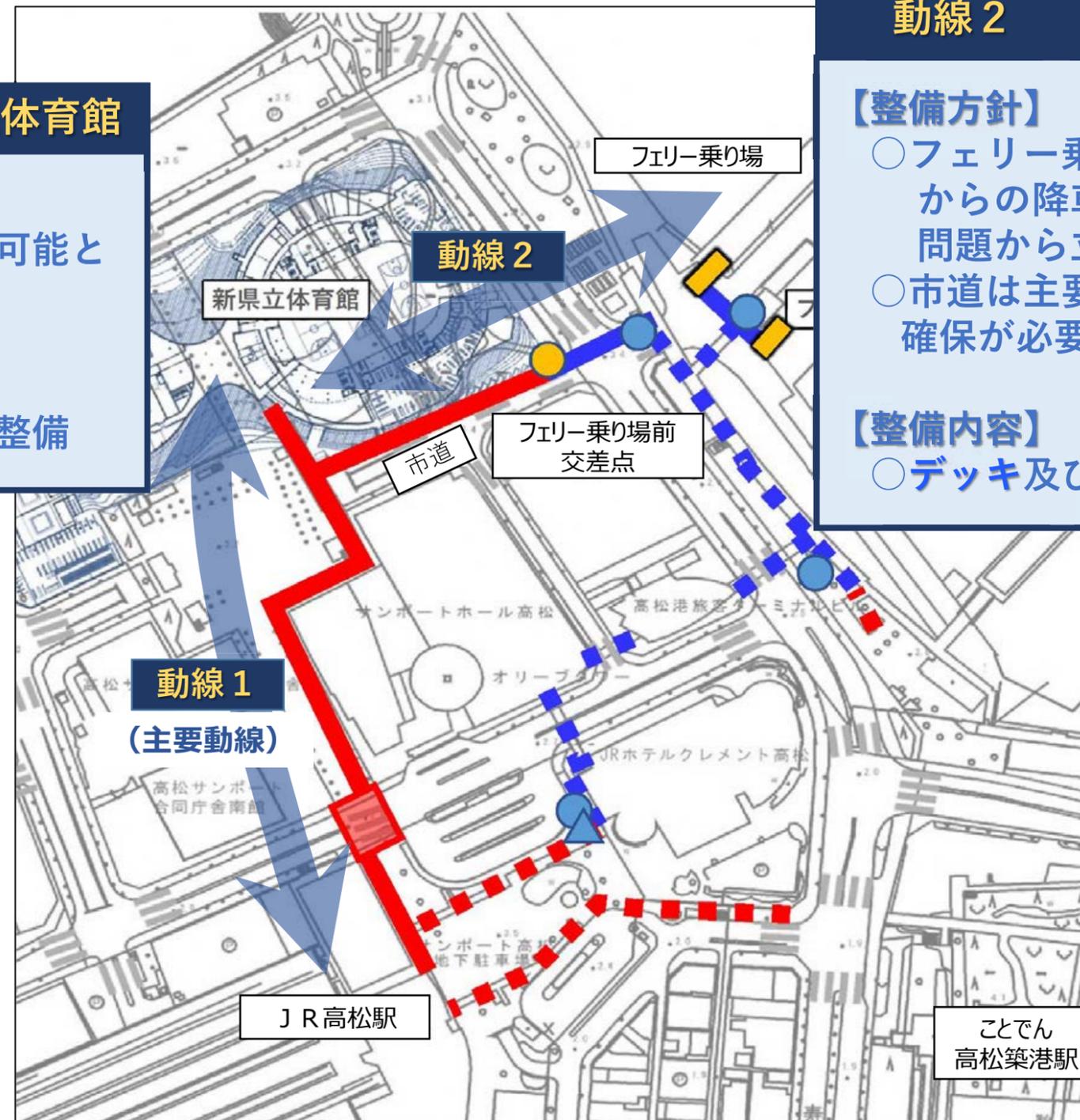
動線 2 高松港から新県立体育館

【整備方針】

- フェリー乗り場前交差点は、フェリーからの降車の円滑化や交通安全上の問題から立体構造が必要
- 市道は主要動線との連続性、快適性の確保が必要

【整備内容】

- デッキ**及び**キャノピー**を整備



概算事業費	約13億円
・キャノピー	約440m
・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	4基

歩行者対策の検討（歩行者対策のイメージ）

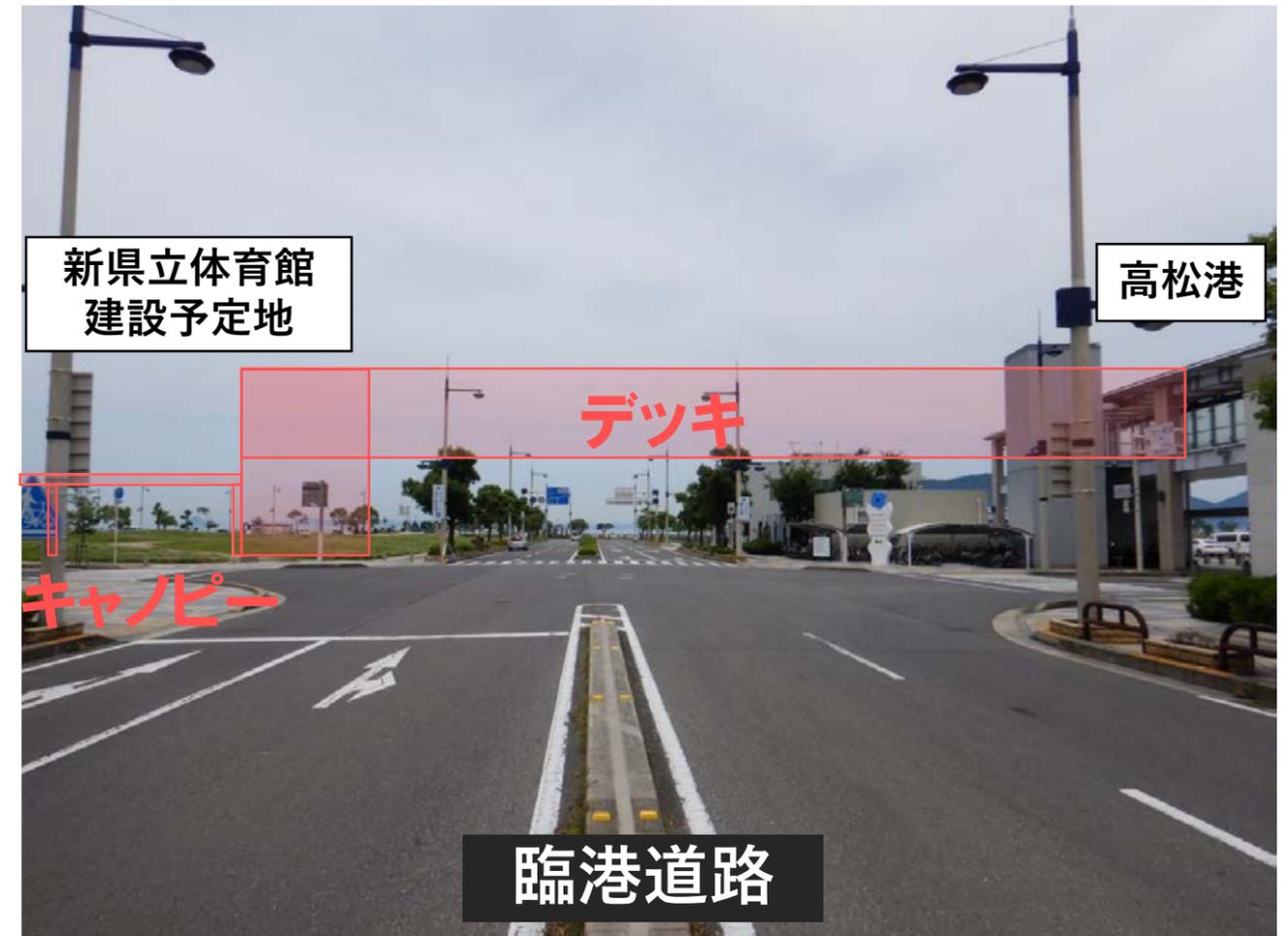
動線1 JR高松駅から新県立体育館

主要動線の快適な平面移動を可能とする
アーケード及びキャノピーを整備



動線2 高松港から新県立体育館

臨港道路を越えるデッキを整備
市道はキャノピーを整備



歩行者対策のイメージ

※ 詳細構造については、詳細設計にて検討を行う。

自動車対策の検討（対策の考え方、ソフト対策）

【対策の考え方】

大規模イベントが開催される際には、大量輸送が可能な鉄道など公共交通機関の優れたアクセスを生かし、利用者に対する公共交通機関の積極的な活用の要請等自動車以外のモードでの来訪を促す。

※第1回高松市サンポート地区都市再生検討委員会資料より



ソフト対策として効果が期待できる施策

イベント開催時の課題	対策メニュー	
【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	・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
【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	・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	・パーク・アンド・ライドの促進
		・公共交通の輸送力の向上の依頼
		・シャトルバスの運行の検討
	・企画乗車券の販売の検討	
・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	

- ・公共交通機関の積極的な活用や電車、バスの増便、臨時シャトルバスの運行、警備員の配置による交通誘導の実施などの対応策等により、混雑の解消を図る。
- ・混雑の原因、規模に応じた効果的な対策を実施することが重要。

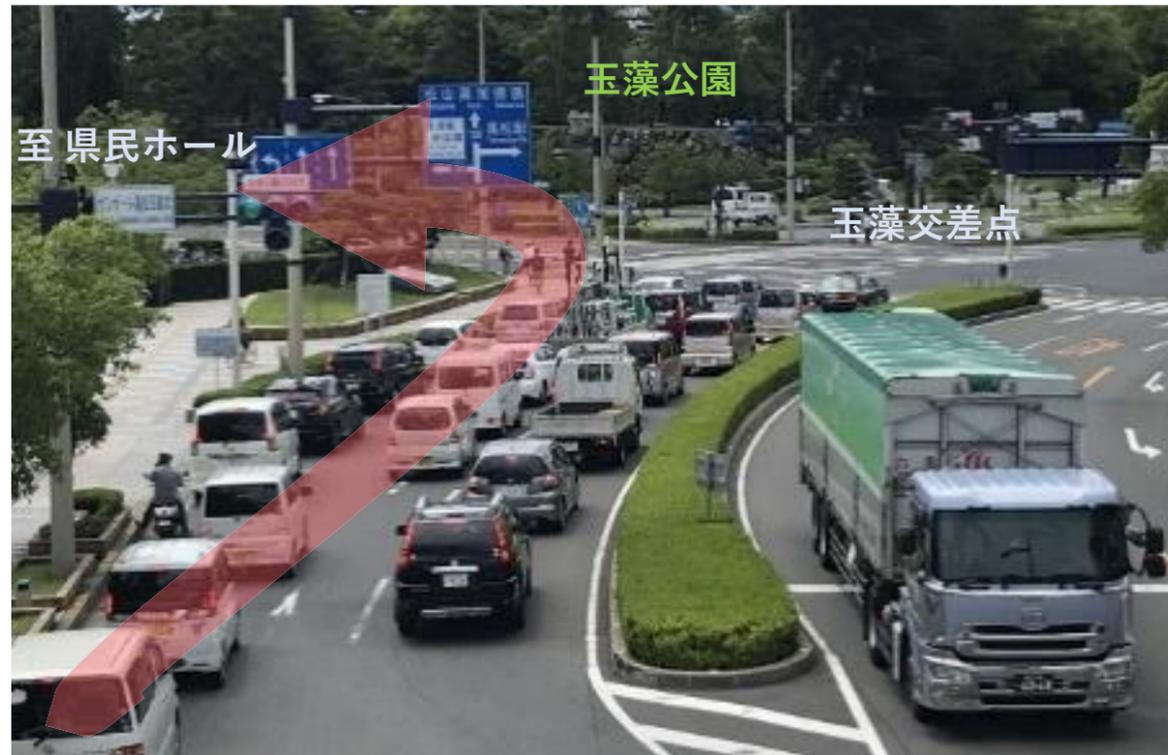
自動車対策の検討（ハード対策）

○第1回検討委員会での意見

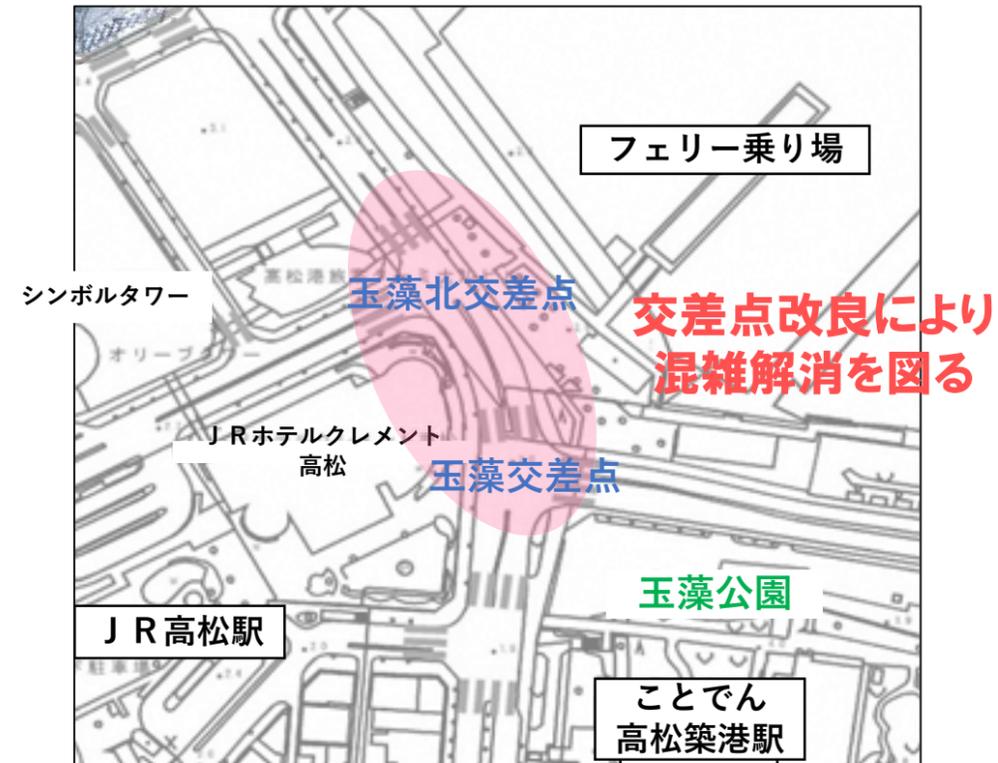
- ・フェリーターミナル近くの玉藻交差点等で日頃から渋滞が発生している。
- ・玉藻交差点から県民ホール方面への左折が特に顕著である。
- ・体育館のイベント開催により、更なる渋滞が懸念される。

○周辺交差点の交差点解析結果（第1回検討委員会での報告内容）

- ・「玉藻北交差点」と「玉藻交差点」については、現況交通量及び体育館整備後の需要予測交通量はともに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。



県民ホール方面への左折が特に混雑



- 現状におけるフェリー到着時の一時的な混雑は、**「玉藻交差点」、「玉藻北交差点」の交差点改良により、解消を図る。**
- イベント開催時には、公共交通機関の積極的な活用や電車、バスの増便、臨時シャトルバスの運行、警備員の配置による交通誘導の実施などの対応策等により、混雑の解消を図る。

第 2 回

高松市サンポート地区都市再生検討委員会 ～サンポート地区の中長期的なまちづくりに向けた検討～

令和 3 年 8 月 4 日 (水)

オンライン会議

【サンポート地区周辺環境整備の目的】

本市の玄関口としてふさわしい魅力的な拠点づくりを実現するため、サンポート地区周辺の諸課題の解決等について、調査検討し、都市再生整備計画（新県立体育館の建設及びJR四国高松駅ビルの開発を踏まえた来訪者の回遊性向上を図る取組）を策定する。

【第1回サンポート地区都市再生検討委員会（R2.7.31開催）】での主な意見

◆全体計画を踏まえた将来ビジョンの検討

- ・ 事業が個別に進んでしまうと、利便性が悪い空間になるため、関係機関で連携して、サンポート地区周辺を一体として、整備を進めることが重要
- ・ 歩行者動線だけを議論しても意味がない
- ・ グランドデザイン、方向性、このエリアがどうあるべきかを議論する最後の機会

◆琴電連続立体交差事業による影響

- ・ ことடன்高松築港駅の将来的な位置により、公共交通利用者数に影響を及ぼすことから、琴電連立の行方を見据えた動線検討が必要
- ・ サンポート地区周辺の整備に当たっては、琴電連立の存廃が大きく影響（連立事業と齟齬（そご）がないように進めるべき）

サンポート地区全体のグランドデザインが必要

ランドデザインを描くために・・・

合意形成手法(枠組み)の見直し

国土交通省都市局 官民連携まちなか再生推進事業における
「エリアプラットフォーム活動支援事業」(令和2年度創設)を活用

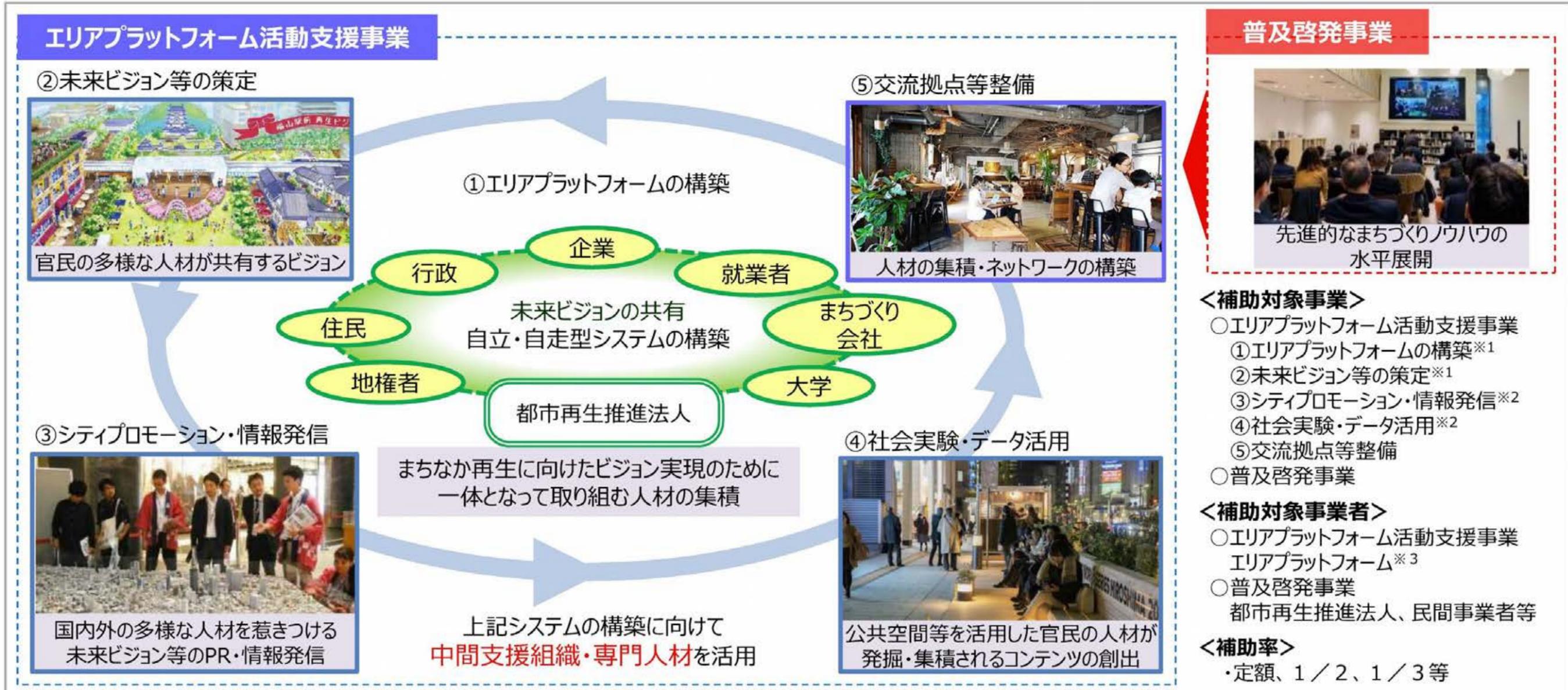
- エリアプラットフォームとは
未来ビジョン等の策定や、地域における将来像の実現に向けた取組を行うため、様々な投資の誘発によりエリアの価値向上に寄与した優れたまちづくり活動実績のある者（専門人材等）及び団体が参画や支援している協議組織
 - ・ 市町村
 - ・ **まちづくりの推進を図る活動を目的**とする又は、**活動に関心を有する**法人、会社、地域団体の主要な者
 - ・ 国、公安委員会、都道府県、交通事業者等

**サンポート地区の課題を共有化し、その解決を図る合意形成の枠組みとなる
“エリアプラットフォーム”を構築**

官民連携まちなか再生推進事業

官民の様々な人材が集積する**エリアプラットフォームの構築**やエリアの将来像を明確にした**未来ビジョンの策定**、ビジョンを実現するための**自立・自走型システムの構築**に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る。
【令和2年度創設】

未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援



※ 1：新規に取り組む「エリアプラットフォーム構築」と「未来ビジョン等策定」については、単年度あたり合計1,000万円を上限とする。（最大2年間 ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間に延長）
 ※ 2：1事業あたり1年間に限る。 ※ 3：「エリアプラットフォーム構築」及び「未来ビジョン等策定」における準備段階においてのみ、市区町村を補助対象とすることができる。

新たな合意形成体によるエリアプラットフォームにおける事業の方向性



徳島文理大学
(香川キャンパス)



新県立体育館

Copyright(C)2021 Kagawa Prefectural Government and SANAA All rights reserved.
※新県立体育館へのアクセス利便性向上のために検討している
キャノピー等の整備については、パース上は示していない。



【瀬戸内の島々を望む景観】

サンポート地区から瀬戸内の島々を望むことができる。



【交通機能が集積】

陸、海、空の交通機能が集積している。(JR、ことでん、路線バス、高速バス、空港リムジンバス、フェリー等航路) また、クルーズ客船も入港。

【エリア内の開発計画】

最大収容人数10,000人の新県立体育館の整備、JR高松駅ビル再開発、徳島文理大学(香川キャンパス)の移転が予定され、地区の拠点性を高める計画が予定されている。



【玉藻公園(史跡)】

サンポート地区に隣接する玉藻公園(史跡)は、高松城跡(海城)であり優れた景観資源である。



【市街地再開発事業】

商店街の再開発との相乗効果、街なか居住促進を目的として、事業を実施している。



【中心市街地との連携】

再開発事業の成功例として名高い丸亀町商店街をはじめとする中心市街地とサンポート地区と連携によるにぎわい創出を図る。

新たな合意形成体によるエリアプラットフォーム活動の方向性

(サンポート地区の現状における課題)



エリアプラットフォーム活動支援事業

【検討内容（案）】

- ・ 計画準備
- ・ 業務計画書作成
- ・ 課題の整理
- ・ エリアプラットフォームの組織構築支援
- ・ サンポート地区周辺エリア未来ビジョンの策定
- ・ 協議会等の運営支援
- ・ 報告書作成

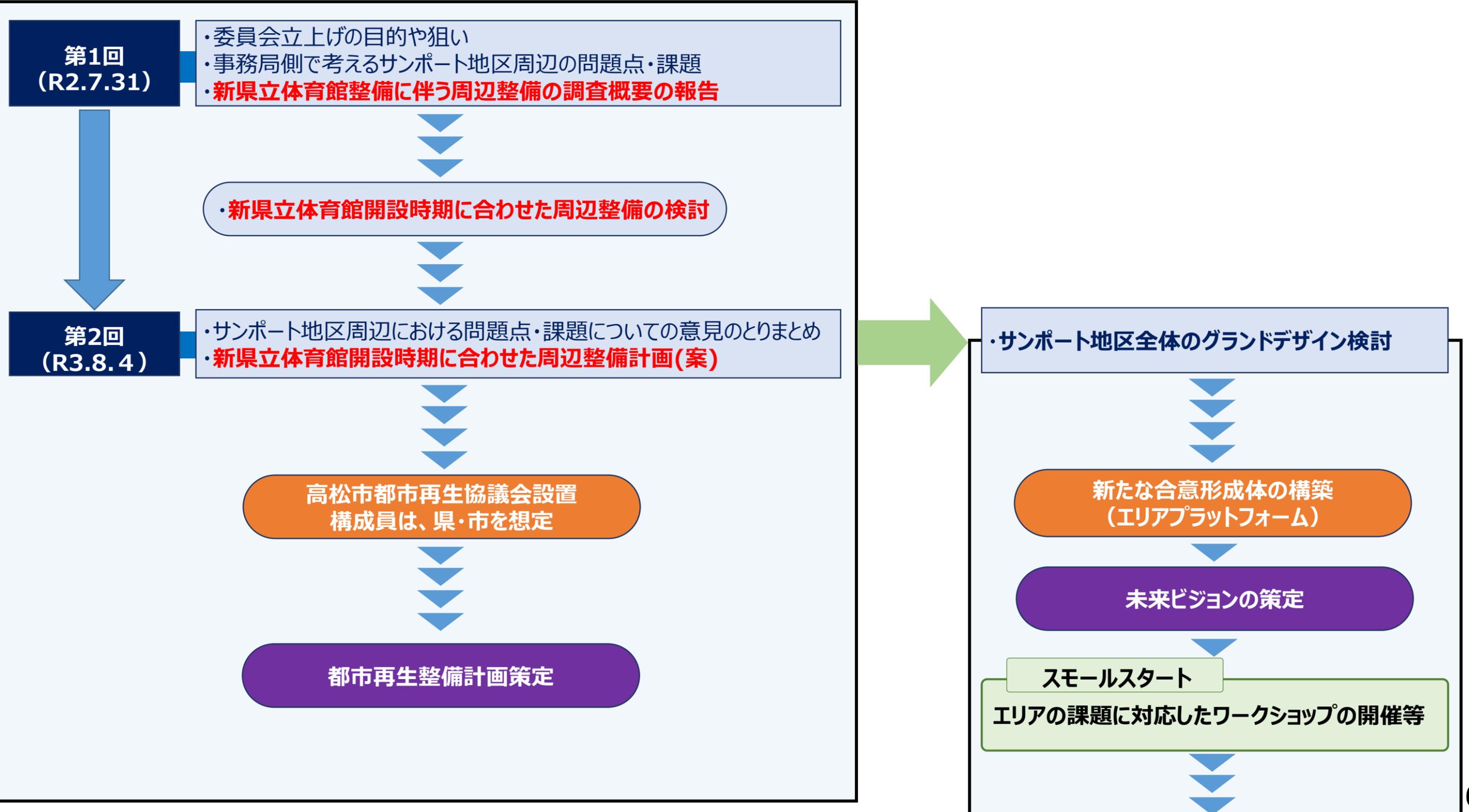
- ・ 官民の多様な人材がサンポートエリアについて、議論する エリアプラットフォームの構築
- ・ 将来像が共有された 未来ビジョンの策定 (未来ビジョン策定後、ソフト・ハード施策を展開)

新県立体育館、JR駅ビル、徳島文理大学等の立地を踏まえた開発動向や瀬戸内の島々や景観、玉藻公園（史跡）等の景観資源に対する潜在的ニーズを探り、これらを念頭に エリアのポテンシャル を探る。

また、未来ビジョンの検討過程において、琴電連立事業が中止になっている状況を踏まえ、琴電連立の都市計画を廃止した場合の“まちの将来像”を検討（琴電連立検討委員会にフィードバック）

サンポート地区周辺の短期・中長期的な対策に向けた検討の進め方（案）

○新県立体育館の開設に向けて、周辺整備を短期的に進めるよう、都市再生整備計画（計画期間が3～5年）を策定し、対応する。また、一方でサンポート地区周辺の将来ビジョンの策定、そしてその実現に当たっては、一定の期間を有することから、エリアプラットフォームを構築し、サンポート地区全体の課題を解決するための未来ビジョンを検討する。



エリアプラットフォーム構築、未来ビジョン策定のイメージ（国交省資料抜粋）

官民連携まちなか再生推進事業（エリアプラットフォーム活動支援事業）

エリアプラットフォームの構築（官民の様々な人材が集積）

令和3年度

未来ビジョンの策定（エリアの将来像を明確にして共有）

令和4年度以降

「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備
まちなかウォーカブル推進事業
ウォーカブル推進税制



周辺環境の整備
（環状街路、公共交通基盤）

滞在環境の向上
民間空地

アイレベルの刷新
街路 広場 公園

ウォーカブルな空間整備

街路・公園・広場等の既存ストックの修復・改変

官民連携による持続的なまちづくり活動



公共空間等を活用した社会実験・データ収集

公共空間の利活用
まちなか公共空間等
活用支援事業



デッキを活用した
賑わい創出

まちづくりを担う人材の育成

都市行政研修（国土交通大学校）

新たな都市空間創造スクール（国土交通省）

官民連携まちづくりに関する知識・手法を習得



官民連携まちづくりの機運醸成

官民連携まちなか再生推進事業
（普及啓発事業）

先進的なまちづくりノウハウ等の水平展開

