

サンポート高松地区における
プロムナード化の検討状況について

令和6年5月
香川県 都市計画課

【目次】

1	現在の方針（案）	p. 2
2	これまでの検討の流れ	p. 6
3	検討会議	p. 8
3-1	検討会議の概要	p. 9
3-2	サンポート高松地区のプロムナード化の検討	p. 12
3-3	G7関連イベント	p. 14
3-4	高松市民アンケート	p. 20
3-5	交通・物流事業者ヒアリング	p. 23
4	社会実験	p. 24
4-1	社会実験の概要	p. 25
4-2	社会実験の結果	p. 29
5	これまでいただいたご意見とそれに対する考え方	p. 42
5-1	いただいた主なご意見	p. 43
5-2	ご意見に対する考え方	p. 50

1 現在の方針（案）

サンポート高松地区のプロムナード化のたたき台

サンポート高松地区のプロムナード化のたたき台を下図のとおりとして、検討を進めてきました。

【令和5年10月時点のたたき台】



地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

サンポート高松地区のプロムナード化の方針（案）

これまでの検討内容や皆様からいただいた御意見を踏まえ、サンポート高松地区のプロムナード化の方針（案）を次のとおりとして、現在、検討を進めています。

【令和6年3月時点の方針（案）】



地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

歩行者空間化された道路を車両が通行できるイメージ



2 これまでの検討の流れ

サンポート高松地区のプロムナード化の検討の流れ

プロムナード化の検討

- 第1回高松中心市街地プロムナード化検討会議 (R5.4)
- ◆ G7関連イベント (R5.5.21)
 - ・JR高松駅北側道路の一部を車両通行止め
[イベント来場者アンケート]
- 第2回高松中心市街地プロムナード化検討会議 (R5.7)
- ◆ 社会実験 (R5.8.2~R5.8.6)
 - ・JR高松駅北側道路の一部を車両通行止め
 - ・県立アリーナ周辺道路を車線数減少
[高松市民アンケート]
[交通・物流事業者ヒアリング]
- 第3回高松中心市街地プロムナード化検討会議 (R5.10)

地域住民や県民の皆様の意見の把握

- ◆ 第1回住民説明会 (R5.10.17)
 - ・プロムナード化の検討について
- ◆ 社会実験 (R5.11.17~R5.11.30)
 - ・JR高松駅北側道路の一部を車両通行止め
 - ・県立アリーナ周辺道路を車線数減少
- ◆ かがわ・まちづくりシンポジウム (R5.11.23)
- ◆ パブリック・コメント (R5.11.24~R5.12.25)
 - ・県民の皆様から広く意見を募集し、意見に対する考え方を公表(R6.2.7)
- ◆ 第2回住民説明会 (R6.1.31)
 - ・社会実験結果の報告、前回の説明会でのご意見と対応状況、方針の説明
- ◆ 意見受け付け電子申請フォームの設置(R6.2.5~)

プロムナード化の方針(案)

- ◆ 第3回住民説明会 (R6.3.27)
 - ・プロムナード化の方針(案)、ご意見に対する考え方
- ◆ 具体的な図面を作成
- ◆ 第4回住民説明会 (R6.5月予定)

プロムナード化は、利用状況などを踏まえ、工夫や改善を継続的に行いながら取り組む

本資料との対応

3 検討会議
※社会実験は次項

4 社会実験

5 これまでいただいた
ご意見とそれに対する
考え方
※パブリック・コメントは
別途公表済

3 検討会議

3-1 検討会議の概要

○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」を設置しました。

検討会議の委員

区分	職名
学識経験者	日本大学理工学部 教授
	香川大学経済学部 教授
	日本政策投資銀行 四国支店長
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
	(一社)香川県バス協会 専務理事
	高松タクシー協会 会長
	香川県旅客船協会 会長
	シンボルタワー開発(株) 専務取締役
関係行政機関	国土交通省四国地方整備局 建政部長
	国土交通省四国地方整備局 道路部長
	国土交通省四国運輸局 交通政策部長
	香川県警察本部交通部長
	高松市創造都市推進局長
	高松市都市整備局長
	香川県交流推進部長
	香川県土木部長
香川県教育委員会 新県立体育館整備推進総室長	

検討会議の開催状況

- 第1回 令和5年 4月24日(月)
- 第2回 令和5年 7月12日(水)
- 第3回 令和5年10月17日(火)



3-1 検討会議の概要

【背景】

- 人口減少対策や、脱炭素社会への取組みにおいて、持続可能な都市への転換が課題
- 令和5年7月に「持続可能な都市の発展に向けた協働」をテーマとした、「G7香川・高松都市大臣会合」が高松市で開催
- これを機に、都市の現状と課題を抽出し、都市空間の再編に向けた検討を実施

持続可能な都市の発展

■ G7香川・高松都市大臣会合が高松市で開催



KAGAWA TAKAMATSU
Sustainable Urban Development
Ministers' Meeting



出典：国土交通省HP

古くから取り組んできたヨーロッパに加え、近年、世界中の都市で車中心から人中心の空間に再編し、にぎわいを創出する取組みが進められています。

事例 自動車のための空間を歩行者空間へ転換

(ニューヨーク・タイムズスクエア)

タイムズスクエアはかつて、街路空間の89%(約17,000㎡)が車道に占められている一方、人々の交通はその82%が歩行でなされているというアンバランスが生じていた。そこで、半年間に渡る社会実験を経て、従来の大量

に自動車の行き交う道路から恒久的に広場化がなされ、歩行者優先のストリートに大胆に転換した。



Before

タイムズスクエアの歩行者数は11%増加。

74%の市民がタイムズスクエアは劇的に改善されたと回答

3年目の売上増加率が+47%を記録した地域も



出典：ストリートデザインガイドライン 国土交通省 都市局・道路局

3-1 検討会議の概要

【検討のポイント】

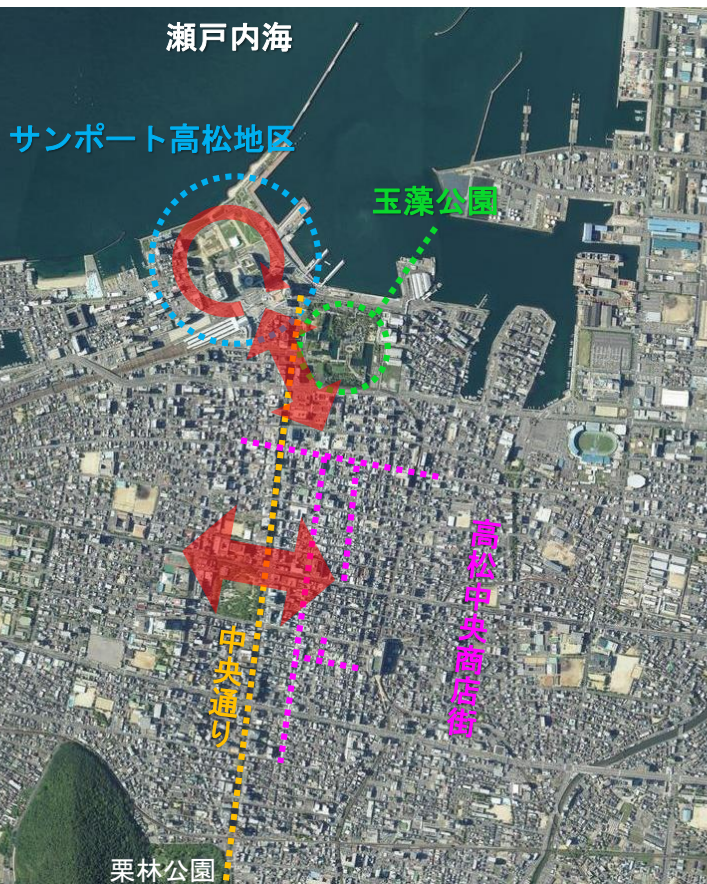
- 県立アリーナなどの新たな施設整備にあわせた、サンポート高松地区のより一層のにぎわい創出
- 地域資源である瀬戸内海や史跡高松城跡 玉藻公園を活かしたまちづくり
- サンポート高松地区～中央通り～高松中央商店街の回遊性向上
- 高松市が目指すウォーカブルなまちづくりの推進

高松中心市街地

サンポート高松地区



瀬戸内海



高松中央商店街



中央通り



中心市街地で歩行者専用空間を創出するイベントの状況



3-2 サポート高松地区のプロムナード化の検討

○サポート高松地区では、本県スポーツの中核的な機能を有し、交流人口の拡大やにぎわいづくりの拠点となる施設として、令和7年3月の開館に向けて香川県立アリーナの整備を進めています。

○また、JR四国による駅ビルの建設、徳島文理大学の移転及び外資系最高級ホテルの誘致など、地区の魅力向上させる計画も進められています。

⇒**新たな施設整備が進む「サポート高松地区」のプロムナード化の検討を開始**

※中央通りや商店街等への回遊性向上については、令和6年度以降、検討することとしています。

サポート高松地区の魅力向上させる新たな施設整備

香川県立アリーナ

2025年(令和7年)3月開館予定



出典: 香川県HP

JR四国 高松駅ビル

2024年(令和6年)3月開業



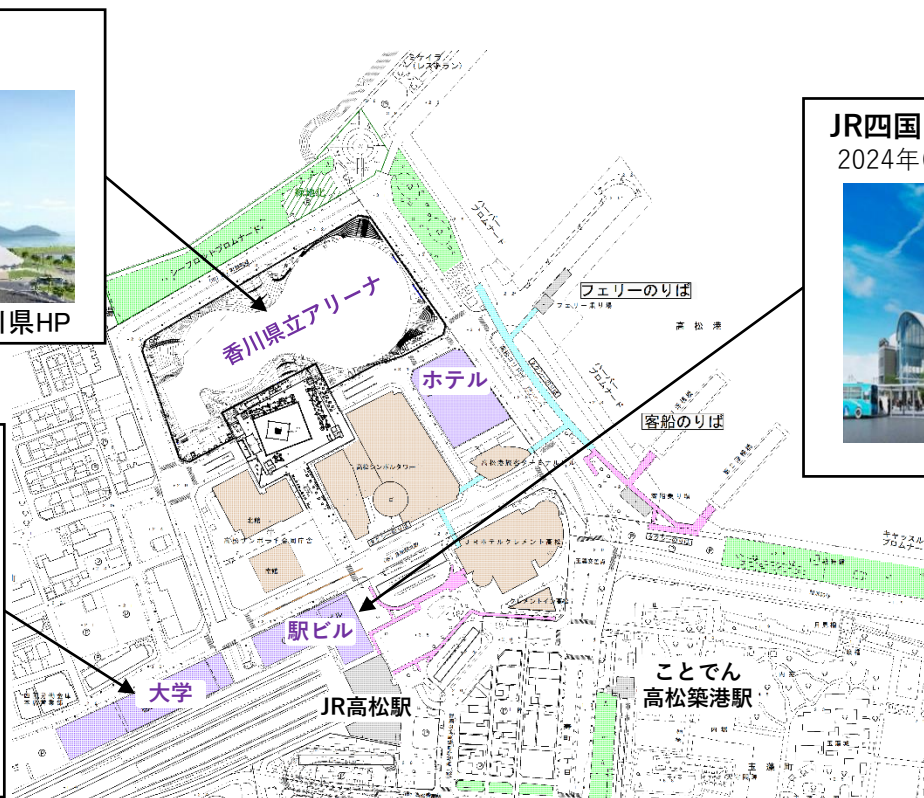
出典: JR四国HP

徳島文理大学高松駅キャンパス

2025年(令和7年)4月開学予定



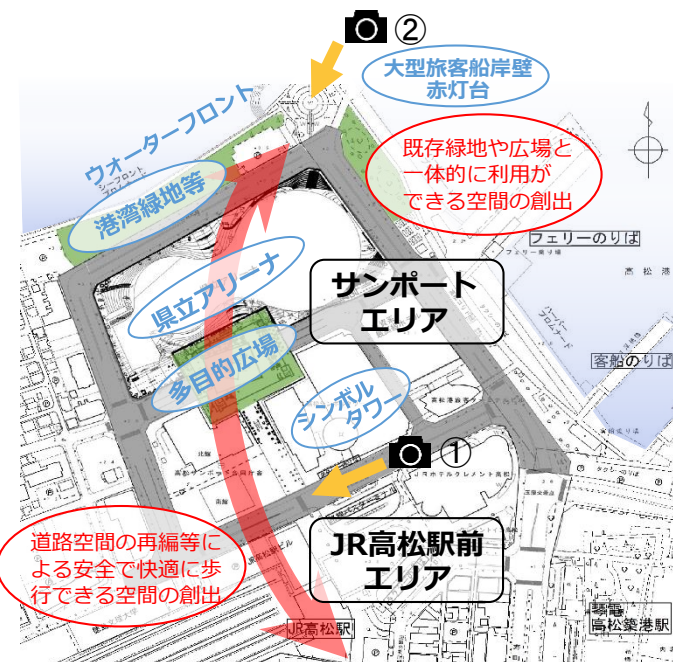
出典: 徳島文理大学HP



3-2 サンポート高松地区のプロムナード化の検討

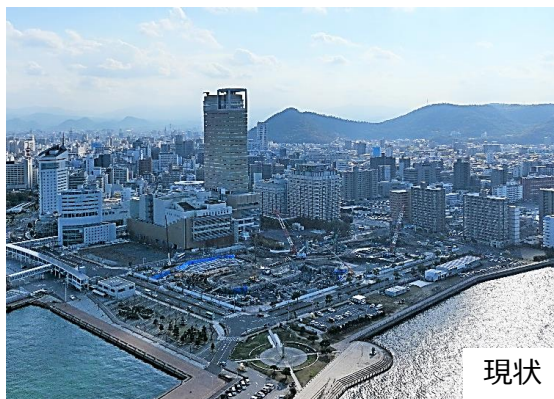
- 県立アリーナにおける大規模イベントの開催時に、JR高松駅前エリアからサンポートエリアに向かって、安全で快適に歩くことができる空間の創出
 - JR高松駅前エリアとサンポートエリアを一体的に活用できる空間の創出
- ⇒**サンポート高松地区のプロムナード化により、一層のにぎわいを創出**

プロムナード化の検討範囲



現状とプロムナード化のイメージ

📷② 県立アリーナからウォーターフロント



📷① J R高松駅から県立アリーナ



※これらのイメージは検討用に作成したものであり、方針等が決定したものではありません

【概要】

- 5月21日（日）にJR高松駅北側道路（市道高松駅北線）を車両通行止めとし、JR高松駅から多目的広場までを一体的なにぎわい空間としてSDGsをテーマとしたマルシェ等を開催しました。
- イベントにあわせて、来場者アンケートと交通調査を実施しました。

【イベントのチラシ】



【イベント開催範囲】



関連イベント同時開催!サンポート高松地区のにぎわい空間

さぬきマルシェinサンポート
~SDGsマルシェ~

SDGsをテーマに県産品約70ブースが勢ぞろい
販売は試食・展示等、おしく楽しめSDGs!

さぬきマルシェ
サンポート高松周辺
シンボルタワー西側道路、
JR高松駅北側道路(歩行者専用)、多目的広場

開催 10:00~16:00 ※雨天時延期あり

瀬戸内オーシャンズX
海のこころ、海洋ごみのごとをみんなで考えよう。
潮水ダイバーの海中LIVE中継や海の幸の昼食会!

デッキスガレリア

開催 11:00~16:00

※マルシェ開催時間10~16時、
通行止め7~18時

【イベントの状況】



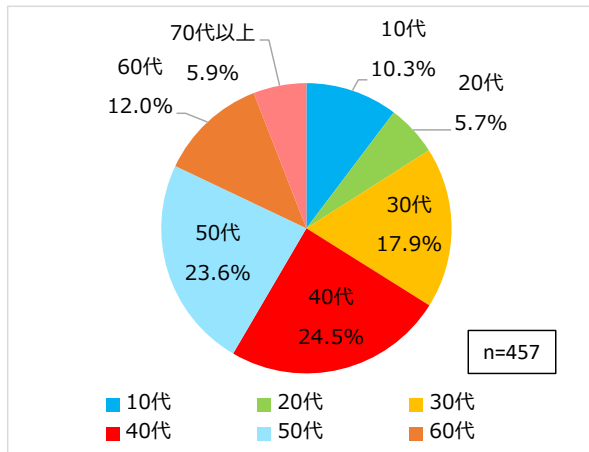
【来場者アンケートの結果】

調査概要

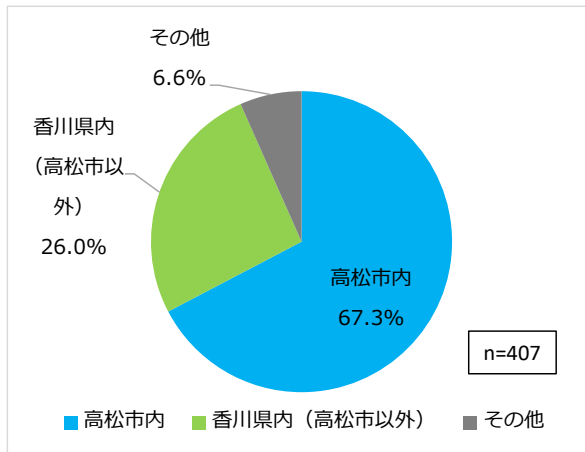
- 調査対象者： イベント来場者
- 調査期間： 令和5年5月21日（日）10時～16時
- 回答数： 459票（用紙：440票、web：19票）

回答者の属性

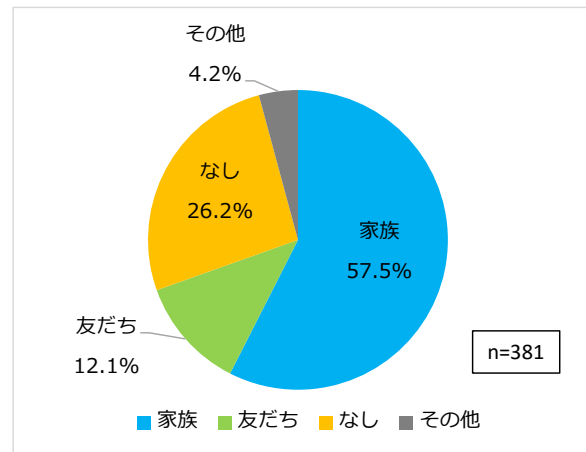
【年齢】



【住まい】



【同行者】

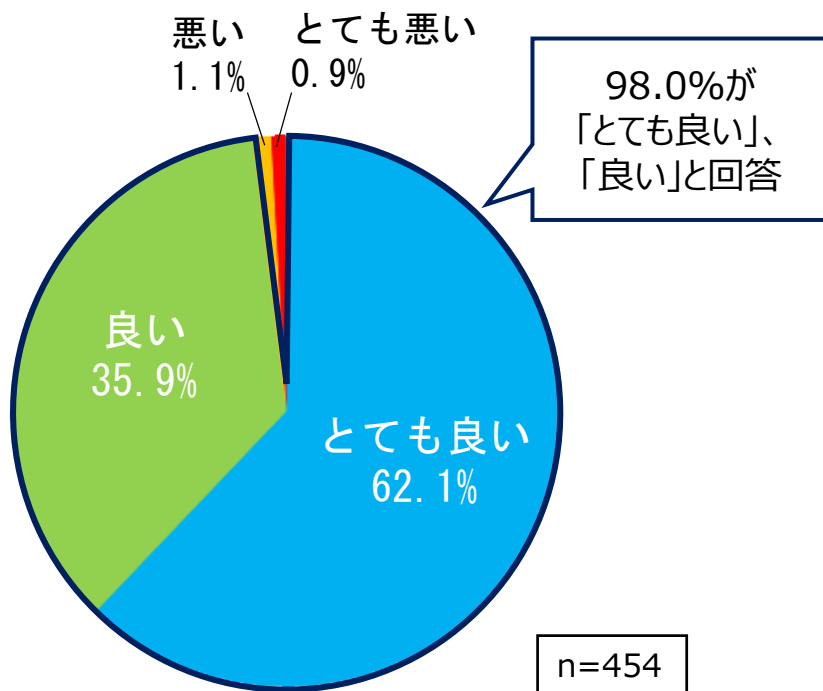


【来場者アンケートの結果】

道路のにぎわい空間への転換に対する評価

問 サンポート高松において、現在の車利用を前提とした空間から、人が安全で快適に歩ける、にぎわい空間への転換を検討しています。あなたの考えに近いものを教えてください。

○回答者のうち、にぎわい空間への転換について、「とても良い」又は「良い」と回答したのは98.0%、「悪い」又は「とても悪い」を回答したのは、2.0%となっています。



■「とても良い」と「良い」の理由（抜粋）

- ・人に優しい歩きやすい町にすることは町のイメージを良くするものでいい取組です。
- ・玄関口であるサンポートにおいて、にぎわい空間が可能となれば、商店街をはじめ、各観光地へのアクセスも活性化が見られると思われる。
- ・北部が海に面した魅力的な高松市だが、サンポート地区を中心とする回遊性を確保しなければ、いわば袋小路的な閉塞感にも繋がりがかねないから。
- ・高松駅横の道路を歩道にするのは良いがアリーナ北側の道路はちょっと残ってほしい（両方ともいざとなったら車を通過できるようにすれば良いと思う）。

■「悪い」と「とても悪い」の理由（抜粋）

- ・我が家にとっては不便なため（自宅が公共交通機関から遠く、足の不自由な高齢者がいるので目的地のすぐ近くまで車で行く必要があるため）。
- ・都会みたいに公共交通機関が発展していないため、車利用は必要だと思うため（電車・バスの利便性を充実させてからの話になると思う）。
- ・通勤経路が無くなる（大きく迂回）のは本当に困ります。

3-3 G7関連イベント

【歩行者交通量調査の結果】

○ J R 高松駅前エリアからサンポートエリアへの歩行者の行き来は、通常時の休日に比べ、時間あたり1,213人の増加が見られます。



地図出典：国土地理院 地理院地図Vectorを加工して作成

写真①



写真②



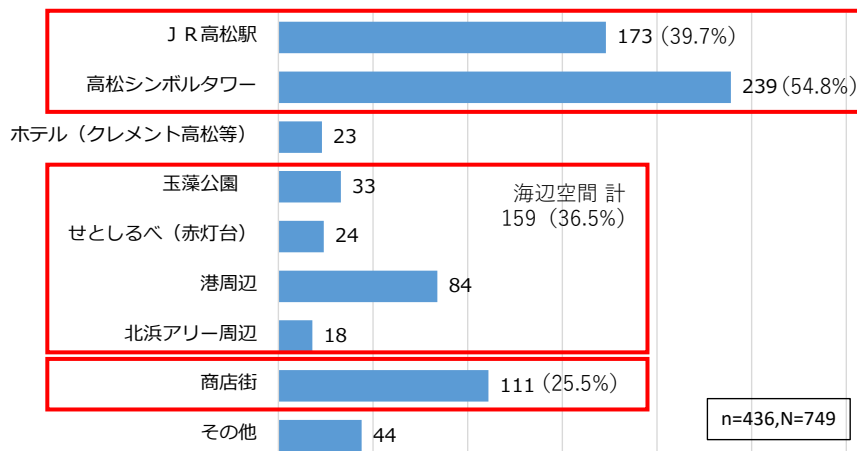
3-3 G7関連イベント

【回遊状況調査の結果】

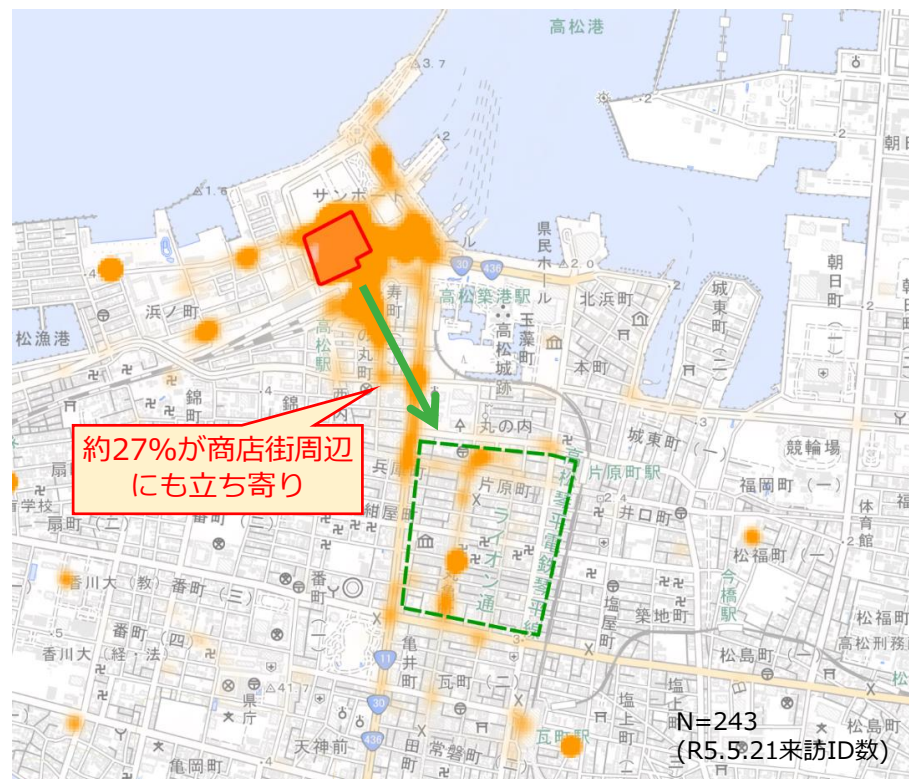
○イベント来場者アンケートや携帯GPSデータから、近隣の商業施設や商店街への回遊が確認され、波及効果が期待できるとともに、海辺空間（港周辺等）との親和性も高いことが分かります。

イベント来場者アンケートによる回遊状況

■本日(R5.5.21)、周辺で訪れた、またはこれから訪れる場所



携帯GPSデータによる回遊状況



地図出典：地理院地図を加工して作成、データ提供元：(株)Agooop

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

3 - 4 高松市民アンケート

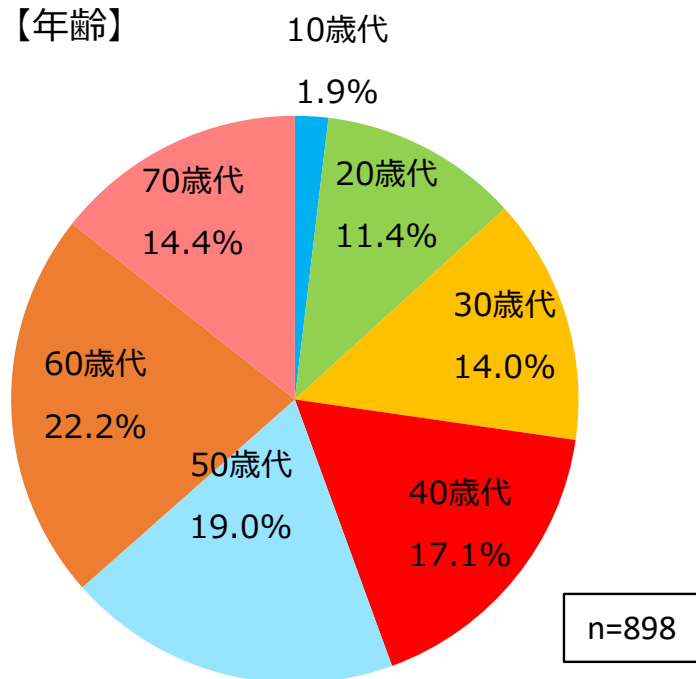
○プロムナード化について、高松市民を対象にアンケート調査を実施しました。

調査概要

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

回答者の属性

【年齢】

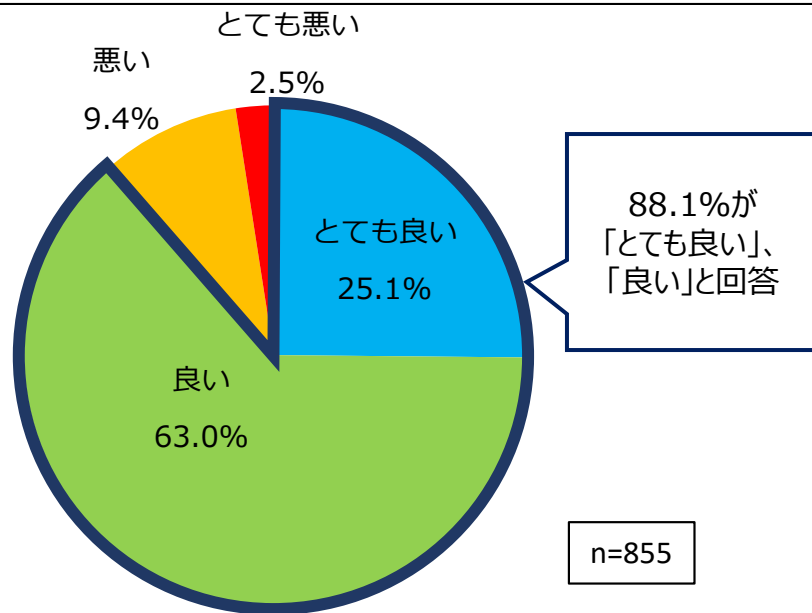


3-4 高松市民アンケート

JR高松駅から県立アリーナのpromenade化に対する評価

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

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



■「とても良い」と「良い」の理由（抜粋）

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

■「悪い」と「とても悪い」の理由（抜粋）

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



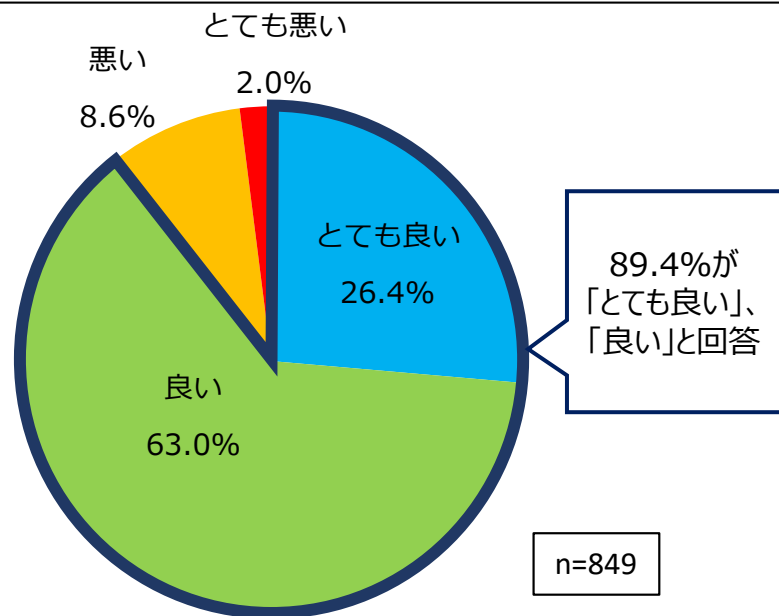
※イメージは検討用に作成したものであり、方針等が決定したものではありません。

3-4 高松市民アンケート

県立アリーナからウォーターフロントのプロムナード化に対する評価

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

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



■「とても良い」と「良い」の理由（抜粋）

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

■「悪い」と「とても悪い」の理由（抜粋）

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

プロムナード化のイメージ



※イメージは検討用に作成したものであり、方針等が決定したものではありません。

3-5 交通・物流事業者ヒアリング

○プロムナード化について、交通・物流事業者を対象にヒアリング調査を実施しました。

実施概要

- 対象者**：四国旅客鉄道(株)、(一社)香川県バス協会、高松タクシー協会、香川県旅客船協会、シンボルタワー開発(株)、(一社)香川県トラック協会
- 期間**：令和5年8月17日(木)～令和5年9月8日(金)

ヒアリング結果

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

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

4 社会実験

4-1 社会実験の概要 (1回目)

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

【社会実験チラシ】

サポート高松地区における
プロムナード化の社会実験にご協力をお願いします

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

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

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

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

交通規制

① 8月2日(水)は、に J R 高松駅ビル (TAKAMATSU ORNE) や 徳島文理大学高松キャンパス等の 工事車両も迂回します

② 8月2日(水) 7:00～18:00
※荒天時は8月23日(水)に延期

③ 8月6日(日) 7:00～18:00
※荒天時は8月20日(日)に延期

内容 **車両通行止** ※自転車は歩道部分のみ通行可能
※郵便物配達など 詳細は案内へ

2日(水)、6日(日) はキッチンカーの 集まるイベントも実施します!

お問い合わせ先：香川県都市計画課 窓087-832-3557

【実施範囲】

アリーナ周辺道路（4車線→2車線）
R5.8.2～6の5日間 終日

県立アリーナ

J R 高松駅北側道路（通行止）
R5.8.2（水）、6（日）の2日間
7時～18時

JR高松駅

4-1 社会実験の概要 (1回目)

【社会実験の状況】



4-1 社会実験の概要 (2回目)

- 令和5年11月17日(金)～30日(木)までの14日間、県立アリーナ周辺道路を2車線化するとともに、JR高松駅北側道路を通行止にし、後半の26日(日)と28日(火)に交通量調査を実施しました。
- 通行止めとしたJR高松駅北側道路では、香川大学と共同で道路空間での滞在促進を検討するための社会実験をあわせて行いました。

道路空間滞在促進実験中 11月17日～30日

エキキタパーク プロジェクト

駅北線からはじまる歩いて楽しいまちづくり

- ①木製ベンチや人工芝等による滞在環境の魅力化
- ②チョークアートや讃岐ちょうちゃんによるイベントを通じたにぎわいづくり など

【社会実験チラシ】

サンポート高松における
プロムナード化の
社会実験にご協力をお願いします

実施期間 11.17 (金) 10:00～11.30 (木) 16:00 [終日]

★社会実験のお知らせ

期間中は、→に JR高松駅ビル (TAKAMATSU ORNE) や 徳島文理大学高松キャンパス等の工事車両も迂回します

【社会実験の実施期間】
11月17日(金)10時～11月30日(木)16時(終日)
ご理解とご協力をお願いいたします。

車線数減少 (実験期間中終日)
(片側2車線から片側1車線に減少)

車両通行止 (実験期間中終日)
(自転車は歩道部分のみ通行可能)

【実施範囲】

アリーナ周辺道路 (4車線→2車線)
R5.11.17 10時～11.30 16時 終日

県立アリーナ

JR高松駅

JR高松駅北側道路 (車両通行止)
R5.11.17 10時～11.30 16時 終日

4-1 社会実験の概要 (2回目)

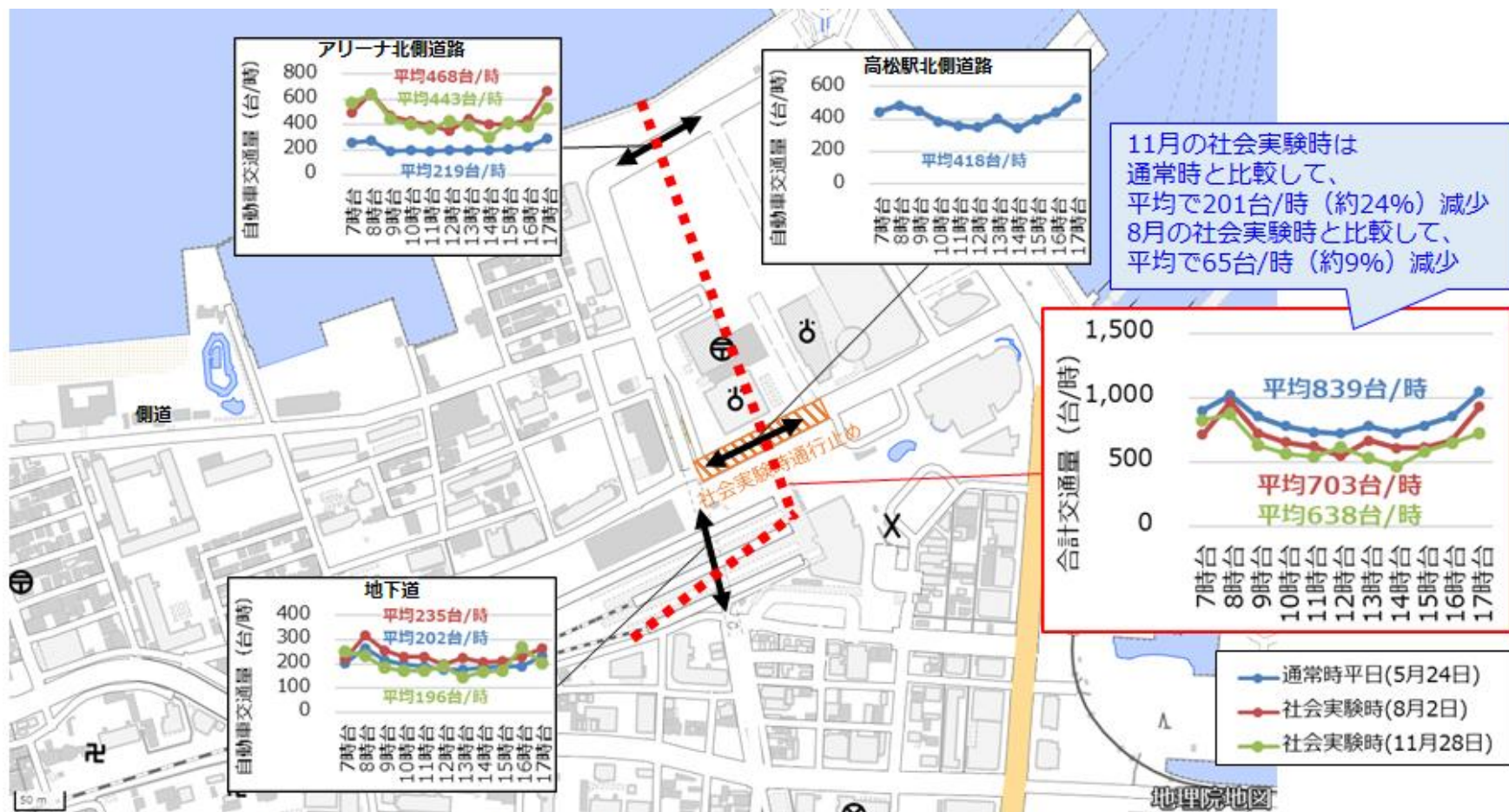
【社会実験の状況】



4-2 社会実験の結果

平日：社会実験時8/2（水）、11/28（火）と通常時5/24（水）の比較

- 11月の社会実験時(11/28)のアリーナ北側道路・高松駅北側道路・地下道の3断面の合計交通量は、通常時(5/24)に比べて、7時から18時の平均で201台/時（約24%）減少しており、8月の社会実験時と比べても平均で65台/時（約9%）減少していました。
→ 8月の社会実験時(8/2)と同様に、サンポート地区内を行き来する交通量の減少が見られます。



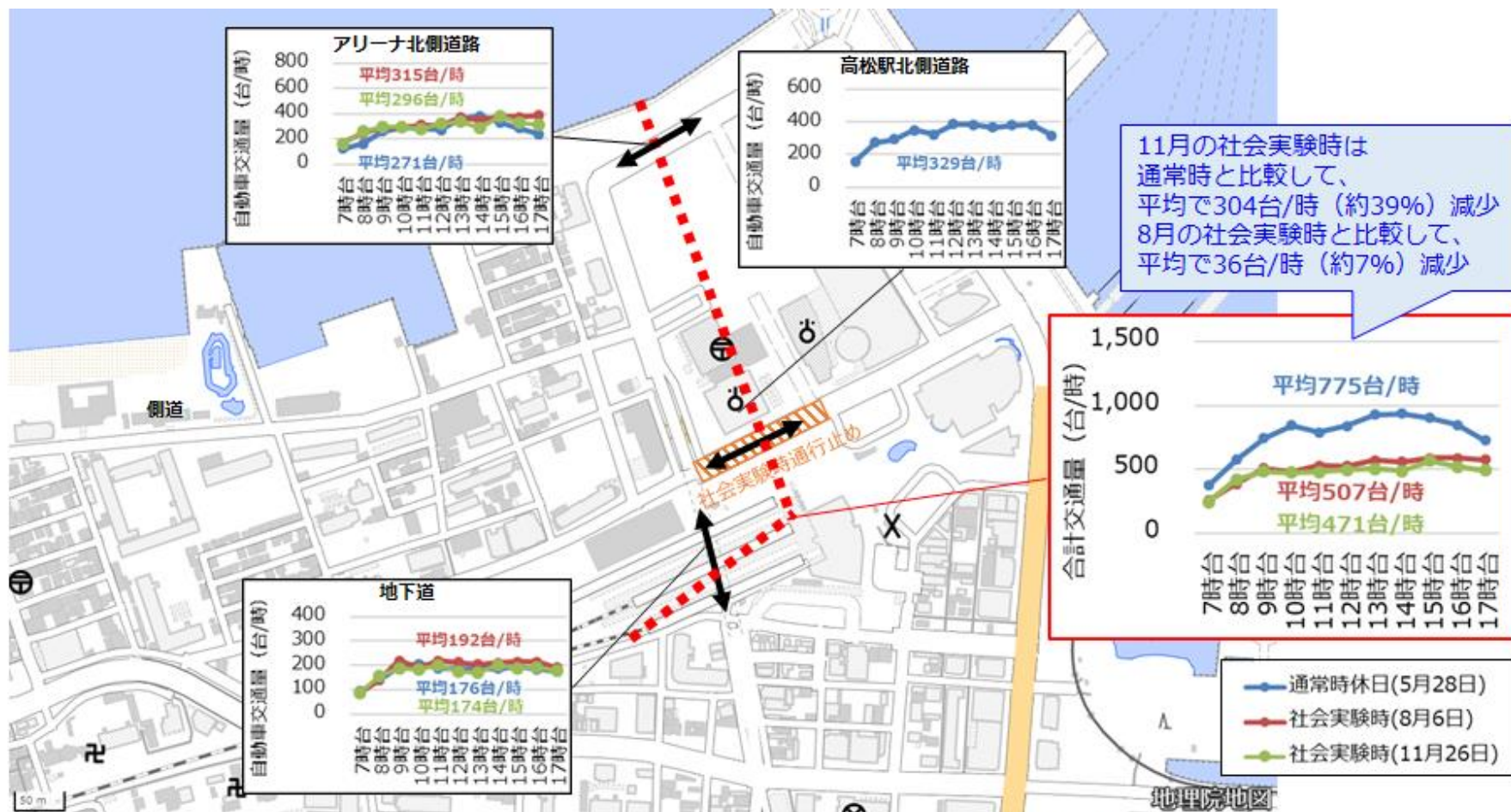
※8月の社会実験時に高松駅北側道路を通行止めにした7:00~18:00の交通量について比較

地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

4-2 社会実験の結果

休日：社会実験時8/6（日）、11/26（日）と通常時5/28（日）の比較

- 11月の社会実験時(11/26)のアリーナ北側道路・高松駅北側道路・地下道の3断面の合計交通量は、通常時(5/28)に比べて、7時から18時の平均で304台/時（約39%）減少しており、8月の社会実験時(8/6)と比べても平均で36台/時（約7%）減少していました。
→ 8月の社会実験時(8/6)と同様に、サンポート地区内を行き来する交通量の減少が見られます。



※8月の社会実験時に高松駅北側道路を通行止めにした7:00～18:00の交通量について比較

地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

4-2 社会実験の結果

アリーナ北側道路で必要とされる車線数

○8月と11月の社会実験時に通行止めを行った高松駅北側道路の迂回路として、交通量が増加したアリーナ北側道路では、交通量調査結果から算出した乗用車換算台数や日交通量から必要とされる車線数は2車線(往復)です。

位置図



地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

※1：大型車の加速性能や車長が乗用車と異なることから、大型車1台が乗用車数台分に相当するとして計算した台数（2台分で計算）

※2：社団法人 日本道路協会「道路の交通容量」（S59.9）における2方向2車線道路の基本交通容量から設定

※3：近隣のトランにおける曜日別の昼夜率を算出し12時間交通量に掛けて算出水曜日昼夜率1.25、日曜日昼夜率1.29（8月 2023.4~2023.7水曜日・日曜日各平均）火曜日昼夜率1.25、日曜日昼夜率1.26（11月 2023.10火曜日・日曜日各平均）

※4：道路構造令における第4種第2級設計基準交通量より設定

出典：
交通量：交通量調査結果（8/2,8/6,11/26,11/28）
昼夜率：「断面交通量情報」（公益財団法人日本道路交通情報センター）
<https://www.jartc.or.jp/service/opendata/>（2023年6月~9月,12月に利用）

■乗用車換算台数

	乗用車換算台数※1 ピーク時間帯	乗用車換算台数 (pcu/h)	往復2車線 基本交通容量※2 (pcu/h)	必要車線数※2
平日 8/2(水)	17時台	721	<2,500	2車線
休日 8/6(日)	16時台	398	<2,500	2車線
平日 11/28(火)	8時台	710	<2,500	2車線
休日 11/26(日)	15時台	407	<2,500	2車線

■日交通量

	12時間交通量 (台/12h)	日交通量※3 (台/日)	往復2車線 設計基準交通量※4 (台/日)	必要車線数※4
平日 8/2(水)	5,395	6,747	<12,000	2車線
休日 8/6(日)	3,718	4,798	<12,000	2車線
平日 11/28(火)	5,241	6,536	<12,000	2車線
休日 11/26(日)	3,466	4,362	<12,000	2車線

4-2 社会実験の結果

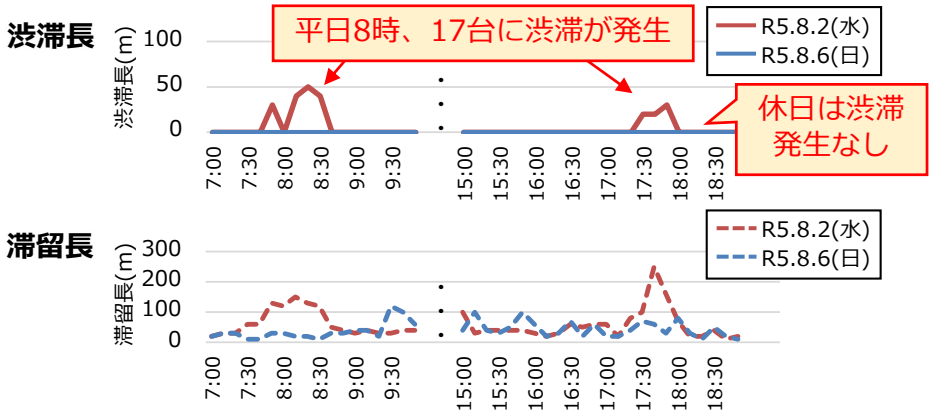
玉藻北交差点の北側の状況（平日の朝）

○ 8月の社会実験時に玉藻北交差点で渋滞長調査を実施したところ、平日朝・夕のピーク時に一時的に渋滞が発生し、主に南向きの第1車線に滞留している状況が確認されました。



フェリー時刻表

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



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

4-2 社会実験の結果

玉藻北交差点の北側の状況（平日の朝）

○ 8月の社会実験時に玉藻北交差点で一時的な渋滞がみられたため、11月の社会実験時に信号調整を行った結果、平日(11/28)朝のピーク時に玉藻北交差点の北側で渋滞の発生は確認されませんでした。

位置図



■ 11月の社会実験時

7時00分ごろ



7時10分ごろ



7時20分ごろ



7時30分ごろ



7時40分ごろ



7時50分ごろ



8時00分ごろ



8時10分ごろ



8時20分ごろ



8時30分ごろ



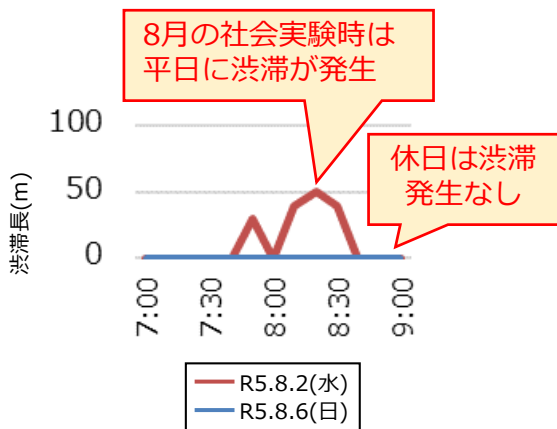
8時40分ごろ



8時50分ごろ



■ 8月の社会実験時



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

滞留は見られたが、1回の青信号で通過

4-2 社会実験の結果

玉藻北交差点の北側の状況（平日の夕）

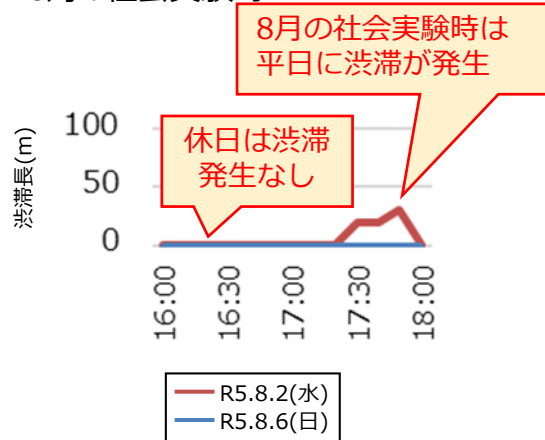
○ 8月の社会実験時に玉藻北交差点で一時的な渋滞がみられたため、11月の社会実験時に信号調整を行った結果、平日(11/28)夕のピーク時に玉藻北交差点の北側で渋滞の発生は確認されませんでした。



■ 11月の社会実験時



■ 8月の社会実験時



※渋滞長とは、滞留長で観測した車輛が、その青信号で捌け残った場合、停止線から滞留長で観測した車輛までの距離。
 ※滞留長とは、観測流入部の信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車輛までの距離。

4-2 社会実験の結果

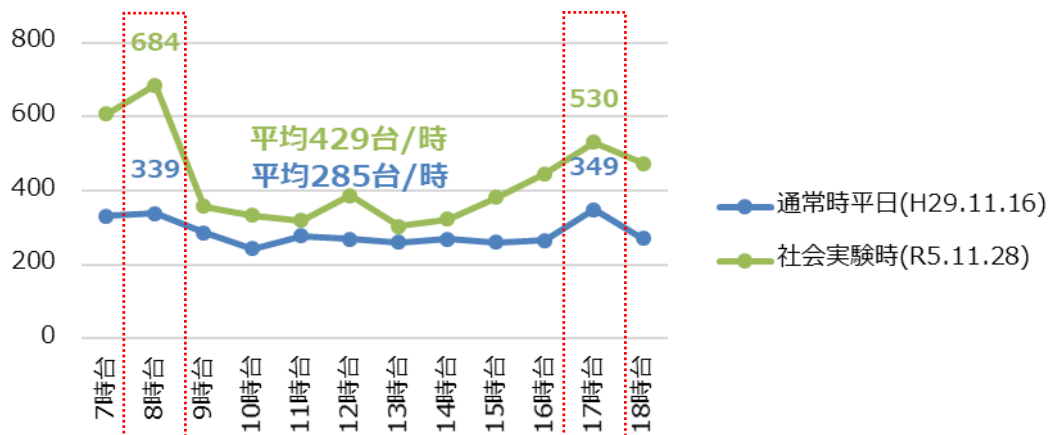
多目的広場西交差点の西側市道の断面交通量

- 11月の社会実験時は、平日、休日共に、通常時（H29.11）に比べて12時間平均で144台/時（約51%）、148台/時（約71%）増加していました。特に、平日の朝夕の交通量は大きく増加しました。
→ 高松駅北側道路を通行止めにしたことによる、西側市道を迂回路として利用した交通量の増加が見られます。

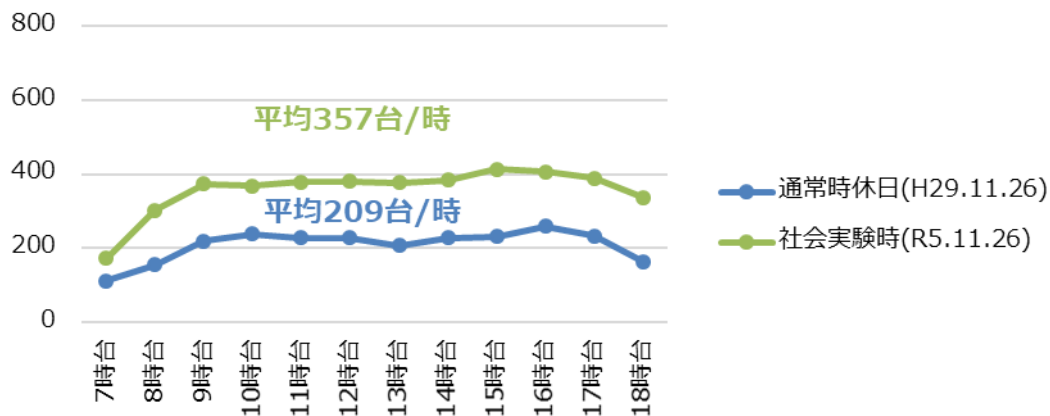
位置図



■ 平日：社会実験時と通常時の比較

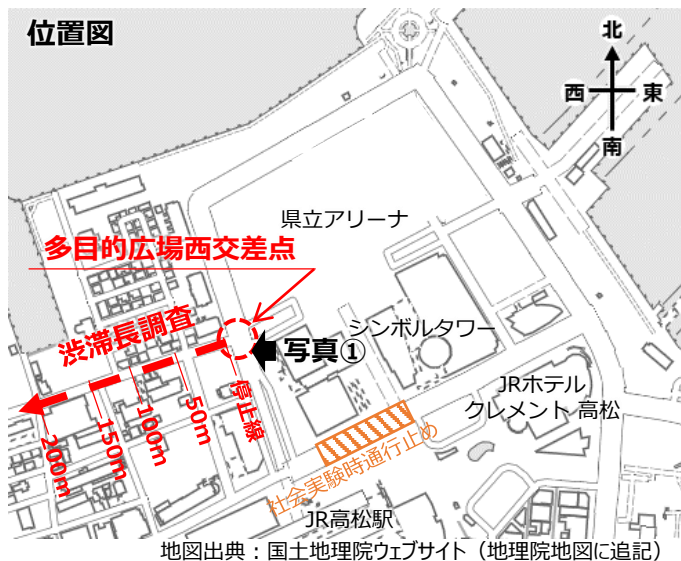


■ 休日：社会実験時と通常時の比較



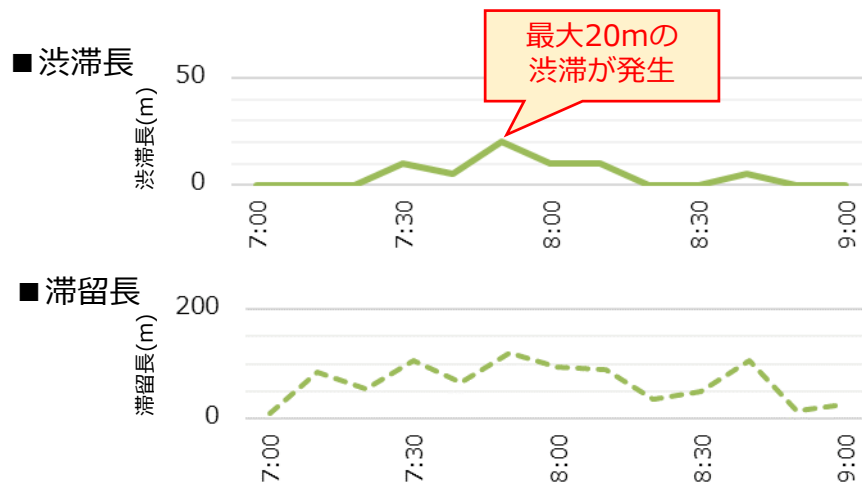
多目的広場西交差点の西側市道の状況

○ 11月の社会実験時では、平日(11/28)朝のピーク時間帯に、多目的広場西交差点の西側(東向き車線)で渋滞長調査を実施したところ、一時的に最大20mの渋滞が確認されました。



※ 渋滞長とは、滞留長で観測した車輛が、その青信号で捌け残った場合、停止線から滞留長で観測した車輛までの距離。

※ 滞留長とは、観測流入部の信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車輛までの距離。



4-2 社会実験の結果

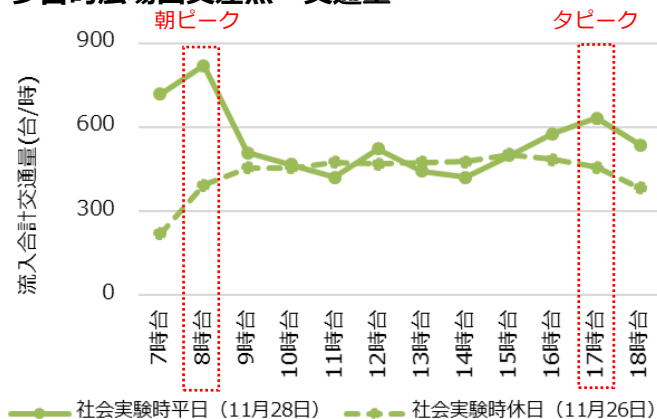
交差点解析 (多目的広場西交差点)

○11月の社会実験時の交通量調査による交差点解析を実施した結果、④(西)からの交通量に比べて、北(①)や南(③)からの交通量に余裕があることから、信号現示の調整 (東西方向の青時間を延長) を検討します。



地図出典：国土地理院ウェブサイト (地理院地図に追記)

多目的広場西交差点 交通量



【交差点解析結果】

対象時間帯	交差点 需要率※1	車線	交通容量比※2			
			①	②	③	④
社会実験時平日(11/28) 朝ピーク時間帯 (8:00~9:00)	0.245	左折	0.030	0.030	0.065	0.582
		直進				
		右折	0.258	0.022	0.151	

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

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

➤信号現示を調整することにより、渋滞の解消や滞留の減少を検討

4-2 社会実験の結果（参考資料：ETC2.0プローブデータ）

通過交通の割合が大きいサンポート地区

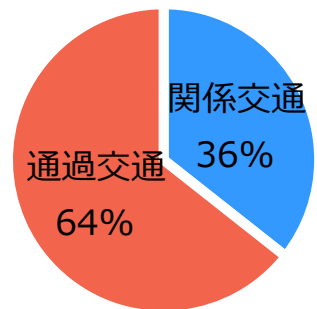
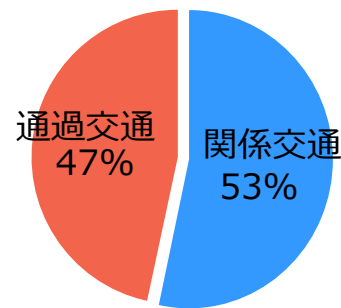
- ETC2.0プローブデータによる道路利用経路から、関係交通と通過交通の割合を算出したところ、サンポート近郊を発着地としない通過交通の割合が5割前後と多いことが分かります。
- 通過交通を減らすことが交通対策に重要と考えられます。

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



通過交通割合

※ 出発地、到着地のどちらかがサンポート近郊の場合関係交通としました



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

4-2 社会実験の結果（参考資料：アンケート調査結果）

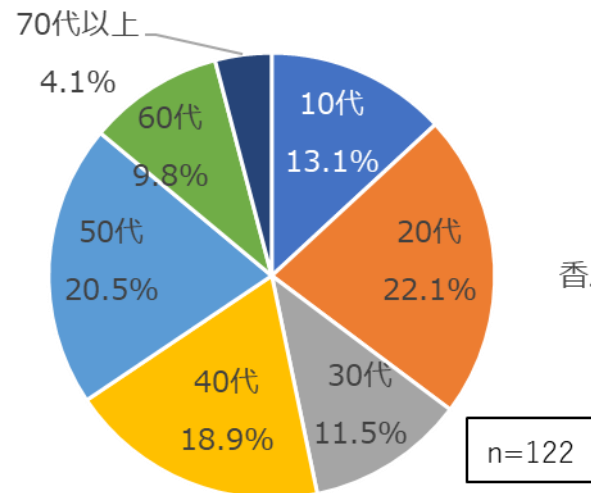
○11月の社会実験時に、香川大学の研究の一環としてアンケート調査を実施していただきました。

調査概要

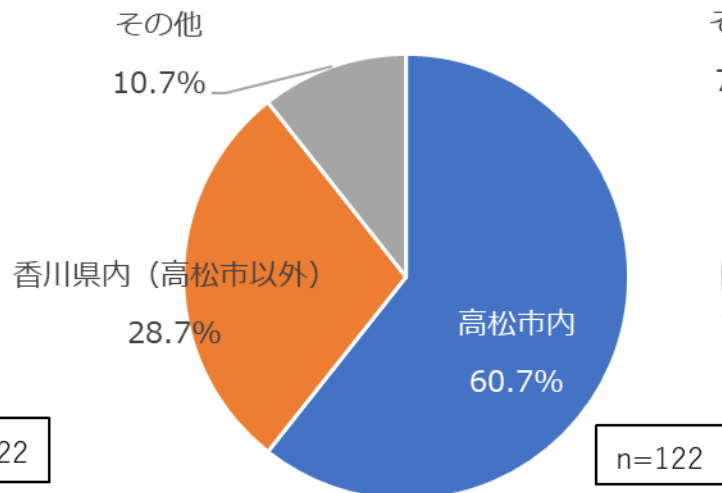
- 調査実施：香川大学
- 調査対象：社会実験中に高松駅北側道路を訪れた方
- 調査期間：令和5年11月20日（月） 12:00～14:00【イベント無】
令和5年11月24日（金） 17:00～20:00【イベント有（讃岐ちようちん）】
令和5年11月25日（土） 17:00～20:00【イベント有（讃岐ちようちん、獅子舞）】
令和5年11月26日（日） 11:00～14:30【イベント有（さぬきマルシェ）】
- 回答数：122票

回答者の属性

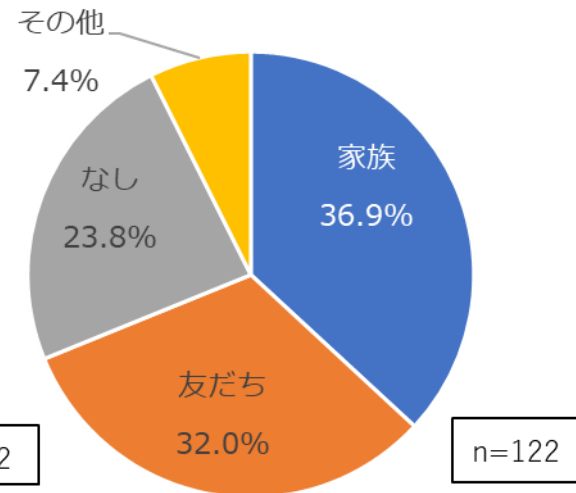
【年齢】



【住まい】



【同行者】



4-2 社会実験の結果（参考資料：アンケート調査結果）

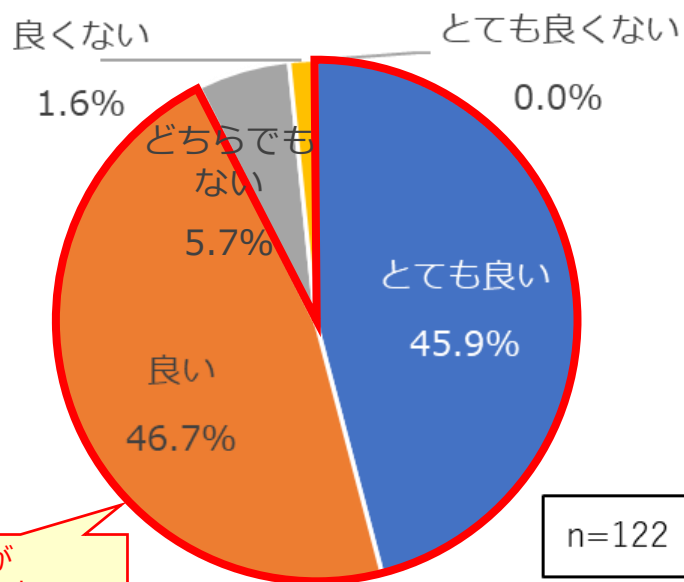
歩行者空間に対する評価

問 高松駅北側に歩行者（滞在）空間があることについてどう思いますか。

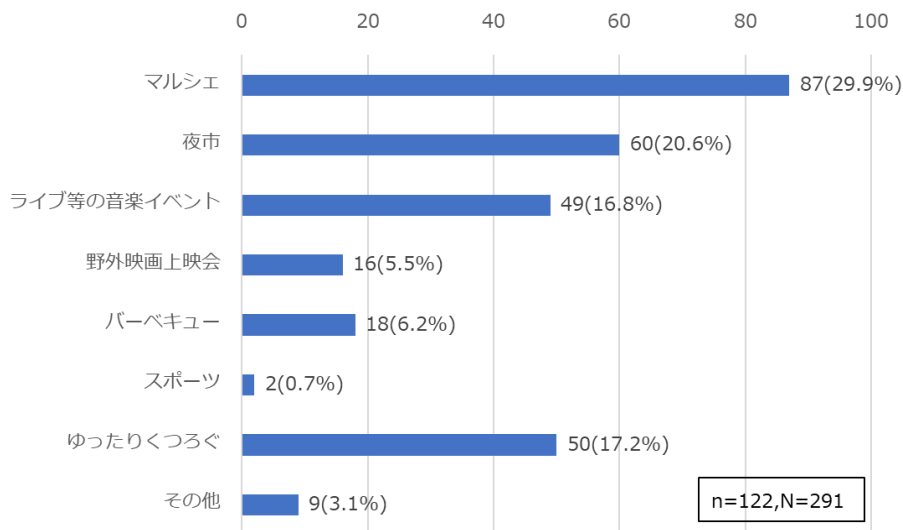
- 回答者の92.6%が高松駅北側に歩行者（滞在）空間があることについて「とても良い」又は「良い」と回答し、高い評価となっている。

問 高松駅北側道路が歩行者空間になったら、どのようなことをしたいですか。

- 高松駅北側道路が歩行者空間となった場合、「マルシェ」や「夜市」、「ライブ等の音楽イベント」等、イベントによるにぎわい創出を期待する回答や、「ゆったりくつろぐ」ことのできる空間となることを期待する回答が多かった。



92.6%が「とても良い」、「良い」と回答

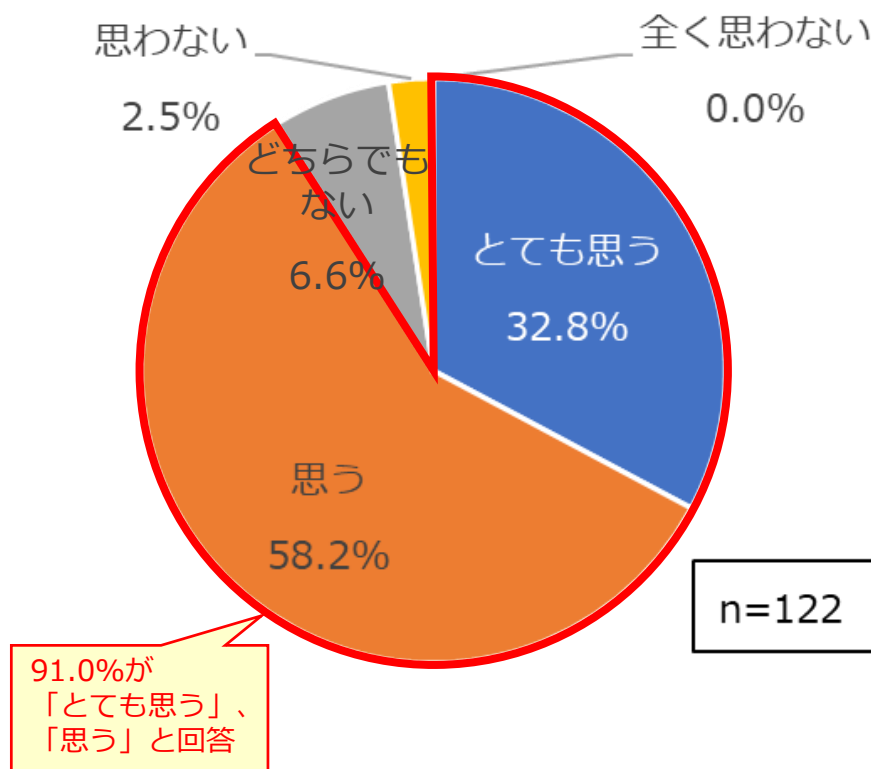


4-2 社会実験の結果（参考資料：アンケート調査結果）

歩行者空間に対する評価

問 高松駅北側道路が歩行者空間になったら、サンポート周辺を散策したいと思いますか。

- 高松駅北側道路が歩行者空間になった場合、回答者の91.0%がサンポート周辺を散策したいと「とても思う」又は「思う」と回答している。



5 これまでいただいたご意見とそれに対する考え方

5-1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
① プロムナード化	<ul style="list-style-type: none">➤ どうしてもプロムナード化するのであれば、影響が少なくなるよう、土日のみにしてもらいたい。➤ プロムナード化によって、緑をもっと増やして、気軽に来れるような場所になるよう期待している。➤ 住民は、社会実験の間だけでもかなりのストレスだった。プロムナード化のメリットはあると思うが、それ以上に住民はデメリットがあると思う。➤ プロムナード化するために、24時間警備員を雇うのはお金の無駄だと思う。➤ 最初は戸惑う人もいると思うが、ウォーキング等を行う人も増え、県民の健康管理にも役立つと思う。➤ プロムナード化による近隣住民や高松市民にとってのメリット・デメリット、費用対効果について明確に数値で示したうえで、計画の実施の必要性についての議論がなされるべきではないか。➤ プロムナードとしては、アリーナ北側道路から北側のシーフロントプロムナード、ハーバープロムナードから北浜アリーに至る箇所をプロムナードとして充実させれば十分ではないか。➤ 県立アリーナが完成し、人や車の流れを見極め、本町交差点の抜本的対策（環状線による高架）ができ、通過交通量の違いが分かってから検討すべきである。➤ 駅ビルや文理大の開校が控えているので、プロムナード化は絶対である。これを機に、もっと歩行者中心のまちづくりに転換してほしい。➤ サンポートホール側にも3時間くらい無料の大型駐輪場を整備して、自動車の来場を抑制し、徒歩、自転車でのアクセスが快適になるようにしてほしい。➤ 高松駅ビルの駐輪場が地下にあることもあって、プロムナード化によって生まれた空間が、駐輪場として使われてしまうのではないか。➤ 中央商店街に向けて、プロムナード化を検討するのであれば、夏場に歩きやすいよう、日除け等の設置を検討してもらいたい。

5-1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
① プロムナード化	<ul style="list-style-type: none">➤ 高松のような小さな都市が大都会の真似をしても、うまくいかない。小さな都市だからこそ、どこでも通やすく自動車交通のスムーズ化に徹するのが一番都市の発展に結びつくと思う。➤ バス等の路線と便数を増やすなどしない限り、公共交通を使ってサンポートに来る人は増えないのではないか。➤ 施策実施後、周辺の建物完成後に改めて検証し、不都合があれば元に戻せるよう計画に盛り込んでもらえれば、とりあえずは賛成がしやすいと思う。➤ 高松オルネが完成し、以前とは違った車の流れ、量になっている。再び交通量の調査を試みる必要があるのではないか。➤ 普段から駅北道路を利用して来客するであろうと考えられる店舗は、当該環境にあるからこそ現在の箇所に店舗を構えたと考えられるが、駅北道路封鎖が引き金となり、来店客数が減り、当該店舗が移転するようなことがあれば、大問題ではないか。
② 高松駅北側道路	<ul style="list-style-type: none">➤ 県立アリーナの運用が開始された後、利用状況に合わせ、再度検討してはどうか。➤ 高松オルネの2階から、北側に歩道橋をかけたらどうか。➤ どうしても車の通行を止めたいのであれば、土日だけ通行止めをして、マーケットを開いてはどうか。➤ 現状、歩行者の数と比較しても、車の通行量が多いと思われる中、歩行者を優先することに疑問がある。➤ プロムナード化した場合、通勤などの車が多い時間の信号のコントロールをお願いしたい。➤ 県立中央病院に行くための最短経路でもあり、救急車の到着が遅れ、助かる命が助からないことも考えられるのではないか。➤ バスの乗り場辺りからシンボルタワーに陸橋で繋がったら良いのではないか。構造上難しいとのことだが、ホテルクレメント前と同じ条件なので出来るのではないか。➤ 特殊車両の進入に支障が出ると思われるが、商業地にはそのような需要もあると思う。➤ 駅北側道路で人の往来が分断されているのは事実だが、高齢者等への配慮も必要である

5-1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
② 高松駅北側道路	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2004年の高潮時、浸水した経緯もあり、高潮時に車両の逃げ道が無くなることが予想されるため、高松駅北線は必要である。 ➤ 迂回車両によって、渋滞が発生すると思うが、通勤時間帯は歩行者が多い時間帯があるにも関わらず、信号調整だけでクリアできるとは考えられない。 ➤ 津波が到達して被害があった場合、海側の道路がまず被害を受け通行できなくなるため、比較的被害が少ないと想定される駅北側道路を封鎖することは、危機管理上も許されないのではないか。 ➤ 迂回すると大回りになり、排気ガスが増えて環境問題の観点で問題ではないか。 ➤ 駅北側道路は、高松駅周辺の送迎にも便利であり、配慮をお願いしたい。
③ 県立アリーナ周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車違反等が減ると予想されるので賛成だが、県立アリーナ北側の駐車場が残されるのであれば、駐車場待ちの車で渋滞が予想される。車でしか来れない人もいる中、バスのピストン輸送できる駐車場の確保も必要ではないか。 ➤ 車線を減少させると、かえって渋滞や近隣エリアに送迎待ちの車両が入り込み事故の危険が増えると思う。送迎スペースを広げる、有料の送迎スペースを設ける等の対策が必要ではないか。 ➤ 県立アリーナ北側駐車場の廃止と公園化をして欲しい。アリーナでイベントが開催されるたびに駐車場出入口付近に渋滞が予想され、地域住民の通行の妨げになるのではないか。 ➤ 近隣にマンションもあり、マンションの目の前だけは車線を残してもらい、Uターンで地下道方面に出やすくしてもらいたい。 ➤ 歩行者専用になるわけではなく、歩行者が海辺に行くためには、横断歩道を渡る必要があるので、2車線でも4車線でも大して違いはなく、車線減少させる意味合いは少ないのではないか。 ➤ 渋滞、バイク騒音を防ぐには、道を完全に無くし、車を一切通れなくさせるという考え方もあるのではないか。

5-1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
④ にぎわい創出	<ul style="list-style-type: none">➤ 毎日、沢山の人が集まるとは考えられない。➤ プロムナード化だけではなく、飲食店などの出店計画、実行が大切ではないか。➤ プロムナード化により、どれだけの賑わいが創出できる想定なのか、具体的な他地域の事例も含めて定量的に提示して欲しい。地域住民の導線が悪くなるのは間違いないので、土地の価値が上がるなどのメリットを提示してほしい。➤ 人の流れがあったとしてもイベント時だけなので、その時だけ歩行者天国にすればよいと思う。➤ 賑わいを創出したいのであれば、イベントを増やす、ベンチをたくさん設置するなどとともに、広い駐車場を作るべきである。➤ 魅力的なお店等があれば、プロムナード化せずとも、信号渡ってでも人は流れるはずである。➤ 賑わうだろうではなく、賑わい創出のKPIを示してもらいたい。それを達成すれば、プロムナードを継続するし、達成しなければ見直すなどの柔軟な運用を考えてもらいたい。➤ プロムナード化したぐらいでは、商店街からサンポートに多数歩行していくとは考えられない。➤ 大学が出来ることから、深夜若者の外飲みの場所になるのではないか。現在も、夏は噴水広場で夜中外飲みのゴミと騒音で迷惑している。➤ 賑わいを作りたいのであれば、ハードではなくソフトを充実させるべきである。ハードを作っても、うまくいっていない場所は多くある。➤ 最後に外国の港湾サイドには飲食店、コーヒーショップ、おみやげ店などがズラリと並んでいる国もある。インバウンドの増加を期待したいのであれば、体育館北側の再開発をしたらどうか。➤ プロムナード化と賑わい創出の因果関係はあるのだろうか。賑わい創出、人を呼ぶのはプロムナードではなく、コンテンツである。➤ 市民プール跡地から赤灯台までの道のりを、充実させた方が効果が高いのではないか。

5-1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
⑤ 道路整備、安全確保	<ul style="list-style-type: none">➤ プロムナード化は賛成だが、平井タクシー北側の歩道は幅が狭く危険であるため、拡張が必要と思う。➤ 今でも通学路の安全性に不安を感じているが、プロムナードが完成すると迂回する車で、通学路の交通量が増えて危険性が増すことが予想される。➤ 歩道の一部が老朽化しており、プロムナード化を進めるのであれば、環境整備をお願いしたい。➤ 安全のため、道路に凸凹をつけるなど、スピードが出ないようにしてほしい。➤ 迂回の交通量が増えるはずであり、大学、マンション、レクサスの3者で囲まれる三叉路に信号機の設置をお願いしたい。➤ ヨット競技場前の道路に信号のない横断歩道があるが、歩行者がいても車が停車せず、子どもたちが危険な目にあっている場面を何度も目撃した。➤ 浜ノ町、サンポート地区は、埋め立て地のため、南海トラフ地震が起きると地面に液状化が起き、住民は避難できなくなる。➤ 空間が増えることによって、放置自転車がいつの間にか増えているということにならないか。➤ 自転車が急に降りてくるような坂道があり、その周辺を明るく分かりやすくできないか。
⑥ 治安等	<ul style="list-style-type: none">➤ アリーナ周辺道路は、集団で大きなエンジン音をたてて走り回っているのを目にしており、プロムナード化によって、それらの改善が期待できるのではないか。➤ 以前から花火大会の時に、私有地内にゴミを捨てられていたりして、歩く人が増えると、そのような被害が続く可能性がある。➤ 今後を見据えた不法駐車対策や治安維持対策を強化してもらいたい。➤ 昼間は学生の溜まり場、深夜は暴走族の溜まり場になって、治安が悪くなるだけではないか。➤ 駅周辺に施設が集中することもあり、防犯上、警察の派出所や交番の設置が検討できないか。

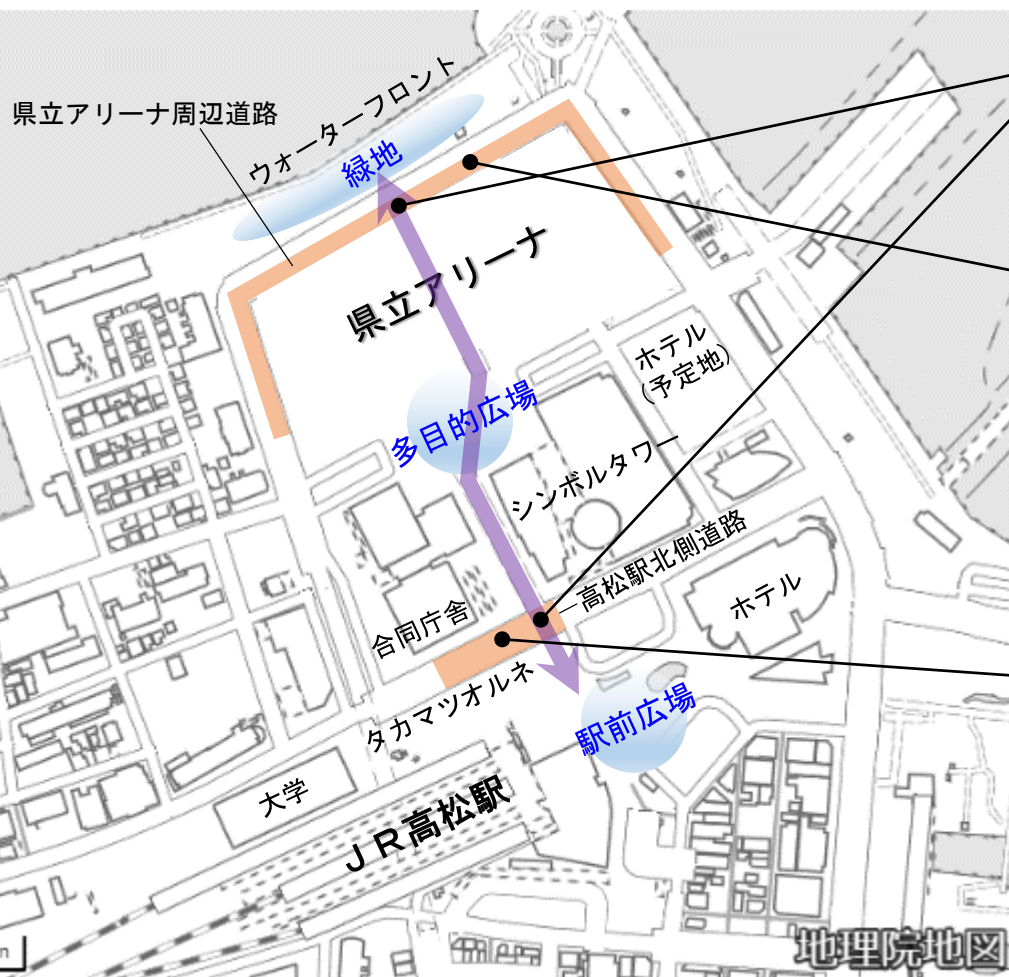
5-1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
⑦ 本町踏切等	<ul style="list-style-type: none">➤ 本町交差点を迂回するために浜ノ町に入ってくる大型トラックや乗車がかなりの数いると思う。プロムナードよりも、本町交差点の慢性的な渋滞を解消すべきではないか。➤ 本町踏切問題が解消された後なら、プロムナード化も大きな問題ではなくなると思われるので、本町踏切問題解消後に実施すべきではないか。➤ 琴電高架を白紙にせず、継続して検討すべきだと思う。都市計画がおかしいのではないか。➤ サンポート地区を良くするためには、本町交差点まで視野にいれたエリアで考える必要があるのではないか。まずは、長期的視点で交通インフラの整備が必要である。➤ 駅ビル駐車場の出口からの誘導や導線が分かりにくいので、このあたりの交通誘導をわかりやすくしてほしい。
⑧ 意見申請フォーム、合意形成	<ul style="list-style-type: none">➤ 住民説明会に参加できない人もいるため、意見申請フォームに投稿された意見はと回答は広く開示すべきではないか。WEB上で閲覧できるようにするか、印刷して各戸に配布してはどうか。➤ 浜ノ町だけではなく、周辺地区からも意見を言えるようになったらよいと思う。➤ 寄せられた意見の回答は、書面で行い、設問ごとに回答を行ってほしい。➤ プロムナード化計画は、近隣住民にとって大きな影響があるため、特定の推進論者のみによってクローズされた議論を行うのではなく、近隣住民への丁寧なアンケートの実施や、住民投票も必要ではないか。➤ 反対の声をあげている近隣住民の意見も無視せずに説明会の場で、きちんと説明してほしい。

5 - 1 いただいた主なご意見

項目	主なご意見
⑨ 社会実験	<ul style="list-style-type: none">➤ 社会実験の間、シーサイドボールから多目的広場西交差点間の交通量が増えたが、通学路でもあり、十分整備された歩道でもなく危険度が増していたと思う。➤ 社会実験中、高松駅北側道路には人がおらず、賑わいが無かった。➤ マルナカサンポート店北側道路の交通量が増え、学生の登下校が本当に怖かった。シーサイドボールから合同庁舎交差点までの間に信号機の設置が必要だと思う。➤ 社会実験中、3通りくらい道を変えてみたが、どの道も片道5分程度、所要時間が増えていた。単に信号調整のみでは、今まで通れた人たちが迂回する関係もあり、対策としては行き届いていないと思う。➤ 社会実験における渋滞調査の箇所数が少ないのではないかと。大きな渋滞ではないものの、影響があった箇所は他にもあったように思う。➤ レクス北側の交差点は混雑し、浜ノ町内の生活道路を通ることになり、また通行量も増え、危険を感じた。道路拡張、歩道設置などの措置が必要ではないか。➤ 社会実験時には、歩道のゴミや雑草や街路樹、落ち葉の清掃がされ、美観、衛生などサンポートの良い点も随所に見受けられ、駐停車の車両も無く、信号のない横断歩道も渡りやすく、人の安全も確保出来ていて、ありがたいと感じた。➤ まちなかループバスを利用したが、コースが変わり不便だった。

歩行者が安全で快適に歩ける空間をつくり、居心地が良く、滞在したくなる地区とする



地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

●歩きたくなる空間づくり

- 県立アリーナの開館を一つの節目に、車線を減らして歩行者空間を増やし、魅力的な空間を整備して、駅前広場とウォーターフロントを結ぶ

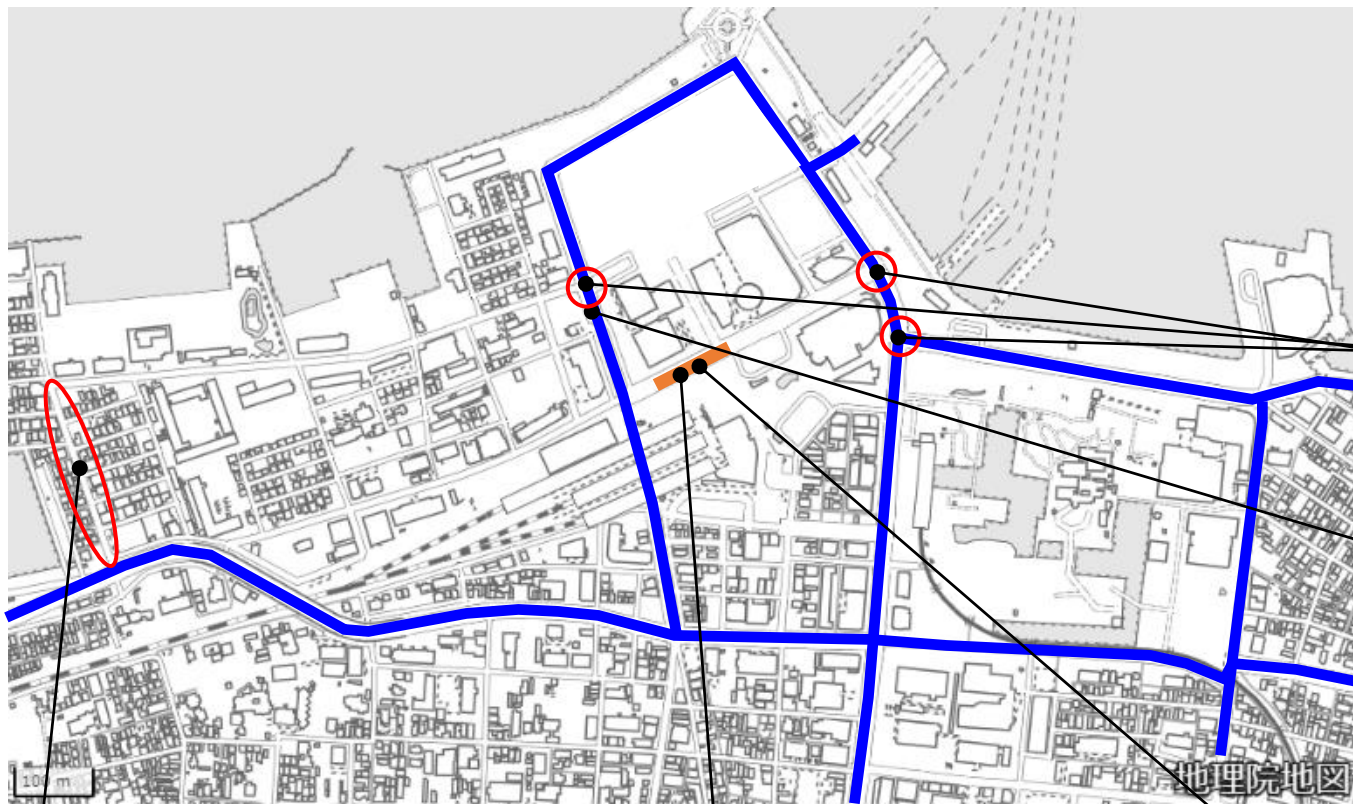
●県立アリーナ周辺道路

- 県立アリーナとの一体的な利用を想定し、県立アリーナ側の車道2車線を歩行者空間化
- 歩行者空間は、居心地が良く、滞在したくなる空間に整備し、多目的スペースとして活用
- 車道を交通量に見合った2車線とし、駐停車しにくくすることで、路上駐停車を抑制

●高松駅北側道路

- 駅前広場と多目的広場の間を一体的に活用するため、歩行者空間化（当面平日は車両が通行できる運用を検討、災害時は車両が通行できる運用とする）
- 歩行者空間は、居心地が良く、滞在したくなる空間に整備し、マルシェなどイベントにも活用

自動車交通が不便になる部分の軽減策等



地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

●通過交通の流入削減

- 生活道路を抜け道としないように、交通誘導看板の設置やトラック協会などの関係団体に推奨ルート(—)の通行協力を依頼

●交差点の混雑解消

- 混雑解消のため、信号の運用を調整

●迂回交通の流入削減

- 迂回交通が生活道路に入り込まないように、側道を迂回路として活用

●地区内の交通安全対策

- 歩道が無い箇所に、路面標示を設置し、歩行者の安全を確保

●生活道路の配慮

- 当面平日は車両が通行できる運用を検討

●緊急時や災害時の車両通行

- 緊急時や災害時には関係車両が通行できる構造として整備

歩行者や自動車の交通状況を
継続して調査・確認

状況を踏まえ、必要な工夫や改善を継続的に検討し、
プロムナード化がより良いものとなるように取り組む

サンポートエリアにおける継続的なにぎわい創出（サンポートFACTプロジェクト）

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

対象区域：JR高松駅前広場、歩行者専用道路、史跡高松城跡玉藻公園周辺広場 の一部

実験期間：令和5年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

① 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【継続】

- ◆参画条件は、香川県内に住所を有する人又は団体であること
- ◆利活用に必要な行政手続きをサポート（道路占用料等を減免〔0円〕）
- ◆物品・飲食物（酒類含む）の販売、体験の提供可能



③ 玉藻公園周辺広場



② 参画しやすい場づくりとして、意見・情報交流会を開催

③ イベント情報を一元的に共有・発信できる

「たかまつイベントマップ」の運用開始



ハードルを下げることによる、民間参入のアプローチ

エリアの価値向上

サンポートFACT
プロジェクト事務局
HP（取組状況等）



関連事項に対する考え方

●自転車通行

➤歩行者の安全性にも配慮した、自転車の通行形態を設定

●交通結節

➤今後、鉄道駅、港、バスや周辺施設との人の流れを調査し、交通結節の機能強化について検討

●防犯

➤高松駅前交番や高松北警察署とも近接しており、県立アリーナの整備などに伴う治安実態の変化に応じて、パトカー等を効果的に運用



地図出典：国土地理院ウェブサイト（地理院地図に追記）

●高松駅の送迎車両

➤JR高松駅利用者を送迎する車両に対しては、駅東側に一般車乗降場、駅南側に高松駅高速バスターミナル前駐車場36台（20分間無料）を整備済み

●駐車場出入口の渋滞

➤イベント時における駐車場の状況を確認し、利用状況や周辺道路への影響を踏まえ、今後の駐車場の運用について検討