

「サンポート高松地区におけるプロムナード化」について

提出されたご意見とそれに対する県の考え方

問い合わせ先

都市計画課 都市政策・計画グループ

〒760-8570 高松市番町四丁目1番10号

電話:087-832-3557/FAX: 087-806-0222

E-mail:toshikei@pref.kagawa.lg.jp

令和5年11月24日から令和5年12月25日までの1カ月間、「サンポート高松地区におけるプロムナード化」について実施したパブリック・コメント（意見公募）では、14人から51件のご意見が寄せられました。ご意見をいただきありがとうございました。

これらのご意見について、適宜要約・集約して整理し、それらに対する県の考え方とあわせて以下に示します。

なお、賛否の結論だけを示したご意見や案と直接関係のないと考えられるご意見については、公表していません。

〈ご意見の提出者数〉

個人	14件
企業	0件
団体	0件
合計	14件

〈提出されたご意見の数〉

プロムナード化の効果に関すること	8件
検討、整備時期に関すること	6件
意見聴取の方法、対象に関すること	5件
本町踏切に関すること	4件
検討範囲に関すること	4件
渋滞対策に関すること	4件
歩道橋に関すること	4件
避難経路・緊急車両の通行に関する こと	3件
県立アリーナ周辺道路の整備に関する こと	3件
迂回に伴う影響に関すること	2件
事業費に関すること	2件
他の事業との関連に関すること	2件
その他	4件
合計	51件

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
プロムナード化の効果に関すること	
<p>1 イベントがそれほど多いとは思われず、普段はそれほど人通りは無い。一番利便性が高まるのは、合同庁舎に通勤する人ではないか。</p>	<p>プロムナード化により、歩行者が安全で快適に歩ける空間を創り、居心地がよく、滞在したくなる地区とすることで、日常でもにぎわいのある地区にしたいと考えております。</p>
<p>2 今回のプロムナード化での歩行者天国の計画は、浜ノ町に住む者にとっては、たまに遊びに来るサンポートではなく、日々の生活に使用している生活道路であり不便になることは間違いない。にぎわい創出効果の具体性にも疑問を感じる。一部の住民の犠牲のうえに押し進める開発ではなく、県民にとって真の意味でプラスになる計画を希望する。</p>	<p>1と同様です。 プロムナード化はイベントのためだけではなく、過度に自動車に依存せず、歩く人を増やして、にぎわいを創出するアプローチとして重要であると考えております。 プロムナード化にあたっては、ご不便になる部分を少しでも減らせるよう対策を実施してまいります。</p>
<p>3 高松駅北側道路の車道4車線を潰すことに断じて反対である。今ある道路を潰すなんてありえない。他に代替道路も作らずにこれまで通行していた道路を潰すことが許されるのか。 商業地に居住する者として、商業地に巨大な建物が建築されても我慢を強いられている。商業地に居住する者のメリットとして、商業地に繋がる既存の利便性の高い道路を使用する権利を主張する。 また、迂回が発生し、エネルギーの無駄遣いが生じるし、これから自動運転などで使える道路は重要である。</p>	<p>2と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>4 ビジョンなしのプロムナード化について反対である。ほぼ20年シンボルタワーに勤務しているが、残念ながら衰退の一途をたどっている。平日人は歩いていない。店舗もすぐに撤退してしまい、空き店舗だらけである。賑わいは全くない。JRの新ビルも店舗がいまだ埋まっていないと聞く。とりあえず箱モノを作り、賑わいを演出しようとしても無理だと思う。体育館ができ、コンサートに人が集まるのは賑わいではない。</p> <p>この地区をどのようにしたいのか、長期ビジョンが全く見えない。そもそもあるのか。今回のプロムナード化は県民のためか、観光客のためか。これから公共交通機関はますます縮小されると予想され、車に頼るしかない。そこの検討が先ではないか。今のままプロムナード化しても賑わいどころか、不便になるだけだと思う。未来に向けての長期ビジョンに共感できれば、不便になっても我慢できる。</p>	<p>2と同様です。</p>
<p>5 「にぎわい」との言葉が、抽象的なので、誰が・何が、どうなると事業として成功なのかを数値も示したうえで明確にしてほしい。</p> <p>2017年12月19日に合同庁舎が開所した。その開所式にて、元四国財務局長・中山恭子参議院議員が、「1日に7千人が動く。にぎわい地域となる。」とコメントされている。このことから、すでにサンポートは、にぎわい地域ではないのか。定義として、そのエリアで働く人も「にぎわい」にカウントされるのか。</p>	<p>来訪者だけでなく、地区内で居住されている方や働く方も、回遊、滞在することにより、にぎわいにつながると考えております。</p> <p>JR高松駅前のエリアとサンポートエリアを歩行者が安全で快適に行き来できるようにすること、そして両エリアが一体となって、にぎわいが創出されることが重要であると考えております。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>6 今回のプロムナード整備では、これだけの費用を使えば、これだけの効果が在ります、との具体的な数値で見えるようにしてほしい。</p> <p>過去の整備により、「にぎわい」効果があったらうから、それらと比較して今回の計画によりどれだけ「にぎわい」が発生するのか、が見えるようにしないと、県民は計画の良否の判断ができない。</p>	<p>利用者の満足度の評価などについては、今後検討してまいります。</p>
<p>7 P28において、イベント時に、実験的にプロムナード化した結果、にぎわいが創出されたとあるが、これは、【イベント＋プロムナード化】による歩行者数であり、プロムナード化単体による効果はどれだけあったのかは不明ではないか。イベントで人出が増えるのはあたりまえなので、真にプロムナード化による効果がどれだけあったのか明記してほしい。</p> <p>サンポートでは、さぬきマルシェのイベントを開催しているが、その時はプロムナード化はしていない。プロムナード化（≒車両通行止め）したうえで通常の場所でマルシェを開催することで、プロムナード化の真の効果が測れると思う。</p>	<p>道路空間を一体的に活用したイベントを開催したことにより、通常のマルシェより来場者が多かったことは把握しておりますが、イベント時の人出は周辺での他のイベントの実施状況や、気候にも左右されるため、単純な比較で効果を計ることは難しいと考えております。</p>
<p>8 P29において、イベントの効果とプロムナード化の効果が混在しているのに、27%の人が商店街周辺に立ち寄ったことをもって、プロムナード化に効果があるかどうかとどうして言えるのか。また、27%との値は、いったい何と比較して効果が有ったと評価しているのか。いずれも根拠が全く示されていないので記載してほしい。</p>	<p>イベント来場者へのアンケートや携帯GPS データから、サンポート高松地区と近隣の商業施設や商店街への回遊が確認されており、サンポート高松地区においてにぎわいを創出することで、波及効果が期待できることをお示ししているものです。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
検討、整備時期に関すること	
<p>9 サンポート地区の開発は車が減ることを前提に計画されているようだが、モータリゼーションが染み付いた地方都市において、車社会からの脱却は慎重に進めないとアレルギー反応が起きてしまう。いくらエビデンスを示しても県民のマインドはすぐには変わらない。道路を減らして車を減らすという強引なやり方ではなく、交通導線や公共交通の整備を進めてから、十分な説明をした上で徐々に車を減らすべきである。ここは都会ではない。人口が減り公共交通機関の維持もままならない中で、もう少し慎重に検討してほしいと思う。</p>	<p>県と高松市では、人口減少に対応するため、公共交通を基軸にした集約型都市構造を目指した取組みを進めており、過度に車に依存しないまちづくりが重要であると考えております。</p> <p>サンポート高松地区のまちづくりについては、継続的に見直しの必要性等検討してまいります。</p>
<p>10 2023年11月現在実施中の高松駅北側道路の遊歩道社会実験は、駅ビル完成前で駅ビル駐車場も稼働しておらず、県立アリーナや徳島文理大学も完成前であり、現在集約中の車両通行状況や近隣住民への影響度の調査は、ほとんど有効ではないデータではないか。</p>	<p>参考資料 p39～41 でお示ししているとおり、8月の社会実験時の交通調査結果を基に、県立アリーナでイベントが開催された場合を想定した影響予測を行っておりますが、県立アリーナ等完成後の交通状況については、継続して調査、確認してまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>11 過去の社会実験では大きな問題は出なかったかもしれないが、駅ビルもアリーナも大学もできていない段階では机上の空論でしかない。今後は、B2 街区のホテル、岸壁の延伸、市民プール跡地の活用や大的場の再整備、中央卸売市場の再開発も始まる。ローソンの横や吉祥寺の北側には大規模な学生向けマンションができるとも聞いた。そうなれば、浜ノ町・サンポート地区の人や車の流れも大きく変わるだろう。アリーナの開業と合わせてプロムナード化を実現したいのは理解できるが、まだ人や車の流れも読めず本町踏切の問題も解消していない現状では、土日やイベント時のみ通行止めで様子を見るのが妥当ではないか。「人生100年時代のフロンティア県」を目指すのであれば、数年後ではなくその先も見据えた持続可能な開発を進めてほしいと思う。</p>	<p>10 と同様です。</p> <p>また、曜日や時間帯を限定して交通規制を行う場合、通行可能な日や時間が分かりにくく、混乱が生じると考えております。</p>
<p>12 これから体育館、ホテル、大学ができて街が活性化するのはいいことだとは思いますが、サンポートのプロムナード化は今急いでする必要はないと思う。浜ノ町住民にとっては、公共交通機関が不十分の今、車の渋滞が懸念されている。体育館や大学ができてから、交通量の調査や危険地域をよく把握してからでも遅くはないのではないか。</p> <p>交通量が増え、歩道のない道を子どもが歩き、事故が起きたら、週末には若者が車を停めて、爆音や大声で集まっている状況の改善がされないまま、一車線にしてしまった時のそこを通る住民の不安は、などの問題の改善策や整備が整ってからでもいいのではないか。</p>	<p>10 と同様です。</p> <p>県立アリーナや大学などの施設整備にあわせた魅力向上が重要であると考えております。</p> <p>路上駐車等については、これまで同様、警察の見回りや通報対応を行ってまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>13 課題を解決せずに強引に進めるのはやめてほしい。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ができ、通過交通量の違いがわかっから検討してほしい。</p>	<p>今回のプロムナード化と本来的に目的が異なり、分けて検討することが適切と考えておりますが、本町踏切の抜本的対策については、令和5年11月、国において検討を進めている高松環状道路に、本町踏切を含む福岡町から寿町を評価対象区間として追加することが承認されたところです。</p> <p>なお、その整備には期間を要することから、高松市において、渋滞の緩和と歩行者の安全確保を目的とした暫定整備を進めております。</p>
<p>14 プロムナード化によってサンポート利用者が安全に快適に利用できるのはいいことだと思うが、周辺住民の犠牲の上で成り立つ案ならばプロムナード化は反対したい。迂回路を利用すれば問題ないと記載があるが迂回するということは今よりも移動距離・時間共に不便になるということ。しかも迂回路である県立アリーナ周辺道路を縮小も同時だと不満・不安は増すと思う。</p> <p>先に資料の項目10のプロムナード化の課題をクリアしてからプロムナード化してほしい。</p>	<p>プロムナード化は地区の価値を高めることにつながると考えておりますが、ご不便になる部分を少しでも減らせるよう対策を実施してまいります。</p>
<p>意見聴取の方法、対象に関すること</p>	
<p>15 公共事業において近隣住民との合意形成が求められる中、内容がほぼ固まった段階で計画を知ることになり、住民としては非常に残念であり、困惑している。何年も前からパブリック・インボルブメントなどの重要性が指摘される中、なぜ事前に近隣住民への説明や聞き取り調査をしなかったのか。私たちが毎日使っている道が、通行止めまたは車線減少となる。まずは浜ノ町民に全戸アンケートを取ってみてはどうか。</p>	<p>サンポート高松地区のにぎわい創出は、県と高松市全体にとって重要であり、県民、市民の皆様の意見を広く聞くため、パブリック・コメントや市民アンケートを行いました。</p> <p>一方で、生活されている近隣住民の皆様にご不便をおかけする部分があり、住民説明会等で直接ご意見を伺いながら、ご不便になる部分を少しでも減らせるよう検討を進めております。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>16 サンプートの利便性・安全性・快適性および活気が向上することは非常にいいことだと思う。ただ、もっと周辺住民の意見を積極的に聞いて欲しい。パブリック・コメントで集まる意見が全てではない。ポスティングしてアンケート回収をしてもいいのではないか。</p>	<p>15 と同様です。</p>
<p>17 本計画の資料を見る限り、「結果ありき」の資料のように見える。市民アンケートも遊歩道実証実験中のイベント参加者からのアンケートも、ほとんどが近隣住民ではないため「良い」が多数を占めるのはあたりまえ。公正なアンケートとは言えないものを堂々と「市民の考え」として掲載することは如何なものかと思う。付近の住民や道路の利用者のアンケート結果も並列で掲載するべきではないか。</p> <p>近隣住民、特に浜ノ町の住民約 2,000 世帯 4,300 人には大きな影響を及ぼす問題であるため、丁寧な説明と意見の聴取が不可欠である。検討委員会のある学者が、「付近住民は賑わいや夜間通行量が減り静かになるなどのメリットを理解しろ」と言うが、付近渋滞や昼間の移動利便性の低下、浜ノ町内の交通量増加に伴う歩行者への危険性などのデメリットの方が大きく、宅地建物の資産価値の低下も懸念されることから、行政としては真摯に住民の声を聴き、安易に他地域の住民である学者の声を鵜呑みにしないでもらいたい。</p>	<p>15 と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>18 高松市民へのアンケートの結果、88.1%がプロムナード化に賛成であることを事業推進の根拠としているが、今回の計画は、高松市が負担するのか。県の事業であれば、費用負担は県民全体であり、同じ質問を県民全員にすれば全く違った結果になることが想像できないのか。だからこそ高松市民限定でアンケートを取ったと解釈されても仕方ないと思う。県民全体をアンケート対象としなかった理由を聞かせてほしい。</p>	<p>15と同様です。 サンポート高松地区のプロムナード化は、高松市と一体となって進めております。</p>
<p>19 県は来年度からプロムナード化の工事を進めたいとのことだが、現状の説明では将来がイメージできず不安しかない。広域のメリットは理解しているので、ローカルのトラブルについて擦り合わせる場が必要だと思うが、住民説明会はあと何回行われる予定か。 また、前回の説明会は県と住民だけであったが、マスコミも入れてほしい。</p>	<p>今後の住民説明会の進め方については、検討状況に応じて決定したいと考えております。 住民説明会では、忌憚のないご意見をお聞きしたいと考えており、近隣の住民や事業所のみのご案内としております。</p>
<p>本町踏切に関すること</p>	
<p>20 社会実験でのサンポート地区の通過交通の割合が5割ということだが、その多くは本町踏切の迂回車両だと思う。今後は通過交通の削減が重要になってくる訳だが、多少時間がかかってでも本町踏切は通りたくないというドライバーが多いため、交通誘導は容易ではない。もし浜街道に流せたとしても、本町踏切がさらに渋滞するだけである。根本的には本町踏切の高架化が実現しなければ、浜ノ町・サンポート地区の通過交通を減らせないことは県としても認識されているはずだが、通過交通についてどのような対応を検討されているのか。</p>	<p>今回のプロムナード化と本来的に目的が異なり、分けて検討することが適切と考えておりますが、本町踏切の抜本的対策については、令和5年11月、国において検討を進めている高松環状道路に、本町踏切を含む福岡町から寿町を評価対象区間として追加することが承認されたところです。 なお、その整備には期間を要することから、高松市において、渋滞の緩和と歩行者の安全確保を目的とした暫定整備を進めております。</p>
<p>21 本町踏切交差点の抜本的対策（環状線による高架）が完了し、通過交通量を検証してからの検討が良い。</p>	<p>20と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>22 P36の本町踏切を通過する主要ルート①は、他のルートよりも最短であることから混雑がなければ最も早く通過できるルートであることは確かである。ただ、本町踏切を通過するルートは、東西とも3車線だったものが1車線に集約されて、渋滞が伸びるため3車線のうち真ん中の1車線が伸びていれば、本町踏切が渋滞しているということがわかる。西から東へ通行している場合、JA付近で真ん中のレーンが渋滞してあれば、主要ルート②に変更することが可能である。東から西へ通行している場合、城東町くらいまで真ん中のレーンが渋滞してあれば、主要ルート②や抜け道ルート①②に変更することができる。このように本町踏切を通る主要ルート①は渋滞がわかれば、ルートを変更することが可能なので、極度に渋滞が悪化することがないのが特徴である。</p> <p>渋滞がわかっても変更できないルートであれば、渋滞時間がどんどん長くなるが、主要ルート①はある程度まで渋滞するとそれを自然に避けるようになるため、所用時間の増加が頭打ちになる。この渋滞しても所要時間の増加が頭打ちになることと渋滞でない時の所要時間が短いことが、平均所要時間が最も短くなる要因だと考える。</p> <p>本町踏切の東西1車線しかない状況を解消しない限り主要ルートへ誘導することは困難だと思う。</p>	<p>20と同様です。</p>
<p>23 迂回路の渋滞対策にも本町踏切の渋滞緩和措置が不可欠であり、浜街道を利用した高松市内横断ルートの利便性向上を目指す必要がある。そのためには、現在立ち消えとなっている琴電の一部高架化と仮設築港駅の再整備を国、香川県、高松市で再考し、高松市内の道路混雑問題の解消を早期に実現すべきではないか。</p>	<p>20と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
検討範囲に関すること	
<p>24 範囲や規模が狭すぎて、小さすぎて中途半端に感じる。たたき台案では、「高松中心市街地プロムナード化検討会議」の目的の一つである高松市中心市街地のより一層のにぎわい創出に繋がらないと感じる。</p> <p>曜日や時間帯を限定して、サンポート高松地区と中央通りの北側を完全な歩行者天国化する計画案についてメリットとデメリットを比較検討することを提案する。</p>	<p>プロムナード化について、官民で新たな施設整備が進められているサンポート高松地区の検討から開始していますが、今後、サンポート高松地区から中央通りや商店街等への回遊性向上について検討を広げたいと考えております。</p>
<p>25 サンポート高松周辺に人が集まると、逆に、瓦町周辺に人が流れず、衰退する。サンポート高松は、通り過ぎるだけにした方が良い。</p>	<p>24と同様です。</p>
<p>26 アンケートについて、徒歩移動で信号待ちが無い方が良いという回答が多くなるのはあたりまえで、JR高松駅から琴電高松築港駅まで信号待ち無しで移動できるのがよいと言うのと同じで意味が無い。JR高松駅と琴電高松築港駅の直結のために過去に大金を投じてきたのではないか。駅間移動の対策を先に行うべき。</p>	<p>24と同様です。</p>
<p>27 高松駅北側道路が心理的な障壁となり人々が回遊しないということであれば、それだけの魅力しか伝えられていないだけである。お目当てのライブやイベントがあれば、どれだけ道があろうと人は動く。過去の開発を嘆いても仕方がないが、駅と港湾部を遮断しているのは、シンボルタワーでありクレメントである。さほど問題のない高松駅北側道路よりも、旅行者たちが迷っているフェリー乗り場や玉藻城、琴電築港駅への歩行者導線をもう少しわかりやすくしてほしい。また、高松駅から商店街への抜け道となっている、北署からくつわ堂までの道も整備が必要だと思う。</p>	<p>24と同様です。</p> <p>サンポート高松地区における歩行者の案内については、現在、県と高松市において標識等の検討を進めております。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
渋滞対策に関すること	
<p>28 税金を無駄に使わず、渋滞緩和のための整備をしてほしい。体育館や大学ができあがるのが憂鬱でならない。車で動く香川県民のことを分かっていない。迷惑駐車、好き勝手に道路を横断する歩行者による事故、大渋滞になる。</p>	<p>県立アリーナへの来訪については、立地を生かし、基本的には公共交通機関の利用をお願いしたいと考えております。</p> <p>参考資料 p39～41 でお示ししているとおり、8月の社会実験時の交通調査結果を基に、県立アリーナでイベントが開催された場合を想定した影響予測を行っておりますが、県立アリーナ等完成後の交通状況については、継続して調査、確認していく必要があると考えております。</p>
<p>29 香川県では車で移動することが多く、公共交通機関ではなく車で来場し、酷い渋滞となることが予想されるため、現在の道路が必要である。</p>	<p>28と同様です。</p>
<p>30 多目的広場西交差点の西側交差点で、南から多目的広場西交差点に向かおうとする場合、信号に数台停車している車があれば、東方向への右折時に右折できずに渋滞が発生し、左折の車も進めなくなる。また、多目的広場西交差点の西側交差点の南東の箇所が見えにくいため、西から来る車も見えづらく、危険である。</p>	<p>多目的広場西交差点については、信号調整等により、対策を実施してまいります。</p>
<p>31 高松駅北側道路の通行止めの先に、駅ビルの駐車場や大学を作ることに疑問が残る。それらの施設だけでなく、合同庁舎や JR 四国本社にも迂回しないと車では辿り着けなくなる。その多くはアリーナ北側かアンダーパスへ迂回することになり、多目的広場西交差点では捌き切れなくなるだろう。これはレクサス西側道路の北側と多目的広場西交差点との距離が短いためで、朝夕は歩行者が多いことも渋滞の一因である。また、レクサス西側の道路は商用車の路上駐車も多く、通行の妨げになっている。この問題を解決しないことには、多目的広場西交差点の渋滞も解消されない。レクサス横の南北の道路について何か対策は考えているのか。</p>	<p>30と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
歩道橋に関すること	
<p>32 高齢者、子ども、障がいのある方、誰もが安全で快適に歩くことができる空間の創出に「高架の歩道」をぜひ検討してほしい。琴電高松築港駅からJR高松駅、フェリー乗り場、アリーナ、建設予定のホテル、大学方面…サンポートエリア全体に繋がるデッキのような歩道橋が完成すると、毎日の通勤に駅を利用する方も、観光客の方も、安全に快適に歩きながらサンポート自慢の瀬戸内の風を感じることができるはずである。</p> <p>膨大な予算が必要になると思うが、目先の計画ではなく将来的に子ども達に残せる香川のサンポートエリアになることを願っている。</p>	<p>近隣施設入口等への接続や、歩行者の上下移動の負担軽減、バリアフリーの観点から、1階レベルで歩行者動線がつながることが望ましいと考えております。</p> <p>また、歩道橋は、地下駐車場等既存設備の構造面や、高層建物の消火活動の面から、設置が困難です。</p>
<p>33 にぎわいの創出？いまでも歩行者、車ともに長い時間信号待ちでイライラさせられているのに、先日の実証実験、非常にイライラさせられた。仕事で通ってる車は多い。</p> <p>そもそもフェリー乗り場に中途半端に作られた立体橋を延伸して歩行者と車を分けるべきである。もしくは地下駐車場から地下道を通すとか。そうすれば歩行者車ともに無駄に信号待ちでイライラしなくてすむ。フェリー乗り場から人が周辺を錯綜して歩いて車も渋滞、路駐もひどい、人間も車も無意味に信号で待たされて流れが悪い。この時代にいない時間とストレスをかけられる。</p>	<p>近隣施設入口等への接続や、歩行者の上下移動の負担軽減、バリアフリーの観点から、1階レベルで歩行者動線がつながることが望ましいと考えております。</p>
<p>34 4車線を通行止めにするという横暴で安易な方法によらず、他に歩行者等が通行できる方法にしてほしい。既にエスカレーターやエレベーターがある連絡通路があるのだから、そこを工夫して拡張するなど方法はあるはず。</p>	<p>32と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>35 高松北側道路の車道 4 車線を通行止めすれば、交通の流れが変わり他への影響や本町踏切の渋滞を悪化させる恐れがあるが、歩道橋化すれば通行止めをする必要が無くなる。歩道橋化する範囲は、イベント時の人の流れに応じて、高松駅北側だけでなくバス停留所側へも広げれば大人数の移動にも耐えられる。また、大規模人数の移動や身障者への対応として、エスカレーターやエレベーターを完備する。</p> <p>賑わい創出のための広場が必要であれば、高松駅前広場部分にも 広場を広げて、都会にあるような広いペDESTリアンデッキにすればよい。ペDESTリアンデッキにすれば、その下の広場は屋根のある部分になり、地上は全天候型のイベント開催も可能となる。瓦町でも既にペDESTリアンデッキのような施設にしており、便利さは実証済み。高松駅周辺施設も二階部分からペDESTリアンデッキに接続があれば更に便利になる。</p> <p>安全の観点からも、歩道橋のような 2 階部分であれば、車の侵入はないが、現行案の通行止めだと暴走車が遊歩道部分に入ってきたときに危険である。</p>	<p>32 と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
避難経路・緊急車両の通行に関すること	
<p>36 高松サンポート合同庁舎は、散在していた国の官署を集約し四国の広域防災拠点となっている。合同庁舎の前面道路となる高松駅北側道路を通行止めとし、県立アリーナ北側道路を片側1車線にすることで、南海トラフ地震等大規模災害発生時に、迅速な救助、復旧等が行えるのか。</p> <p>また、にぎわいが生まれれば、そこに人が集まるために当然車も集まってくる。実際にアリーナや外資系ホテルが稼働し始めたら、人の送迎や荷物・商品等の搬入出のため、周辺道路に路上駐車が増加も予想される。そのような中、事件・事故等、緊急の事態が起きた際に、サンポート地区周辺に大渋滞が生じ、迅速な避難、救助等の対応が行えるのか。</p> <p>大規模地震等の災害発生や火災・交通事故等の緊急事態発生の可能性も考慮し、様々なパターン、シナリオを想定しながら検討してもらいたい。集まってくる人もこの地区で住む人にも悪影響が生じないようにしてほしい。</p>	<p>プロムナード化にあたっては、緊急車両の通行や災害発生時の避難・救助等に支障が生じないように配慮します。</p>
<p>37 浜ノ町・サンポート地区は、北東西を海に囲まれ南側には線路と、交通導線が限られたエリアである。埋立地のため津波や高潮だけでなく液状化のリスクも高い。もし自然災害が起きれば、合同庁舎横のアンダーパスは水没し、アリーナ周辺道路を通行できるかも怪しい。当然、避難経路や緊急車両の通過にも影響が出ると思うが、県としてはどのように考えているのか。</p>	<p>36と同様です。</p>
<p>38 道路を潰したり車線を減らしたりすることによりイベント時等に渋滞が発生し、緊急車両が通行できなくなったり、遠回りで到着や搬送が遅れ、手遅れになった場合、責任の所在はどうなるのか。</p>	<p>36と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
県立アリーナ周辺道路の整備に関すること	
39 イベント時に、ハーバープロムナード第1・2駐車場への入場待ちで渋滞が発生するが、1車線では逃げ道が無い。	プロムナード化にあたっては、入場待ち車両が交通の妨げとならないよう検討してまいります。
40 県立アリーナや新しい駅ビル、大学が完成した場合サンポートの北側には信号がないので横断者が増えるなら押しボタン信号でもつけてもらえると安心できる。	ご意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
41 高松駅北側道路は、中央通り北行きや玉藻町方面からの西行きの車両のうち、県外などの観光目的車両がよく迷い込むケースがあり、この場合は主に駅前バス停の出口付近でUターンをしているところをよく見かける。今後、高松駅北側道路がプロムナード化すれば、案内看板等により恐らく高松駅北側道路方向に曲がらずに直進することになると考えられる。よって、迂回路となる県立アリーナ北側道路方面は、フェリー乗下船車両や道不案内の車両、浜ノ町方面へ行く車両などで混雑する可能性があり、アリーナ北側道路を片側1車線化すれば県立アリーナ完成後のイベント開催時には更に迂回路が滞る可能性がある。	<p>県立アリーナへの来訪については、立地を生かし、基本的には公共交通機関の利用をお願いしたいと考えております。</p> <p>参考資料 p39～41 でお示ししているとおり、8月の社会実験時の交通調査結果を基に、県立アリーナでイベントが開催された場合を想定した影響予測を行っておりますが、県立アリーナ等完成後の交通状況については、継続して調査、確認してまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
迂回に伴う影響に関すること	
<p>42 社会実験中はこのレクサス西側の道が混雑するため、住宅街の細道を迂回する車両が増えた。駅ビルや大学ができれば住宅街への流入はさらに増え、大きなイベント時には送迎や駐車場を求めたうろつき交通も増えると思われる。浜ノ町はマンションが多く人口密度も高いエリアである。新番丁小学校や紫雲中学校に通う子供たちも多くいる。中心部には住民の憩い場である大的場公園があり、夕方にはマルナカに向かう高齢者も多いため、事故の増加が懸念される。サンポート地区だけではなく、浜ノ町内の交通整備や誘導についてどのように考えているか。</p>	<p>地区外の車両が生活道路に入り込まないような対策を検討してまいります。 駅ビル、大学とも協議しながら、歩行者の安全性の確保を図ってまいります。</p>
<p>43 周辺住宅地には、車道も狭く歩道も十分に整備されていない道路もある。迂回する車や迷い込んだ車等が住宅街に進入し、子どもやお年寄りの交通事故が増加するのではないか。</p>	<p>42と同様です。</p>
事業費に関すること	
<p>44 たたき台のプロムナード化を実行する為の費用は、どのくらいかかるのか。</p>	<p>具体的な整備内容は今後検討してまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>45 事業を行うための費用のことが語られていないものが計画と呼べるのか。県職員が自腹でやるのなら結構だが、県民に負担を求める話なのだろうから、事業の良し悪しを判断するのに事業額・財源を明らかにするのは当たり前ではないか。県民の負担について触れられていないのにはどんな理由があるのか。金のことを書くといろいろ文句を言う方がいるからだと思えるが、そうであれば県民全体のことをみているのかと感じる。</p> <p>計画作成にあたって、学識経験者を含めた会議で検討したとあるが、事業費の記載がないことは指摘されなかったのか。指摘が無かったのなら、いったいどんな学識経験者を参加させていたのか。もし指摘があったのなら、記載しなかったのはどのような理由か。</p> <p>また、アンケートに事業費についての記述はあったのか。いくら税金が必要かについて説明せずに、「にぎわいに貢献する事業ですが、どう思いますか？」と問えば、反対する人はいない。こういうのは誘導質問という。</p>	<p>44 と同様です。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
他の事業との関連に関すること	
<p>46 直近の開発事業のみしか検討対象となっておらず、検討対象に含まれている各種開発事業が限定的である。近い将来のサンポート地区周辺の開発事業計画（高松競輪場の再整備計画、中央卸売市場の再整備計画）による交通流や人の流れが大きく変化することが容易に推測できるのに、今回の検討に含まれていない。また、3年に1度開催されている瀬戸内芸術祭による集客も考慮されていない。近い将来の開発事業も踏まえたこのエリア全体の賑わいや交通流・人の流れについて、イベント開催時の動線や近い将来必ず発生すると予測されている大規模地震・津波等の自然災害発生時の避難誘導の在り方等、交通渋滞や利便性・安全性等の視点も踏まえた総合的な検討を行った上で、直近の限られたエリアに限定した今回のプロムナード化のたたき台へと繋がっていく全体像を示して欲しい。</p>	<p>高松競輪場、中央卸売市場を含むサンポート高松地区周辺エリアを一体的に捉え、高松市と連携しながら、より一層のにぎわい創出を進めてまいります。</p>
<p>47 高松市の「都市再生整備計画」との関連性の記述が必要である。</p>	<p>プロムナード化については、高松市とともに検討しており、都市再生整備計画とも整合を図りながら進めてまいります。</p>
その他	
<p>48 たたき台のプロムナード化の案は、常時、この形にするのか。曜日や時間帯を限定して、この形の運用を行うのか。</p>	<p>常時です。曜日や時間帯を限定して交通規制を行う場合、通行可能な日や時間が分かりにくく、混乱が生じると考えております。</p>
<p>49 たたき台のプロムナード化部でのにぎわい空間の活用方策と出店公募条件等（道路使用手続き、出店料）はどのように考えているか。</p>	<p>今後、サンポート高松地区のプロムナード化の方針が決まれば、具体的な活用方法等についても検討してまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>50 11月の社会実験時に、むりやり賑わい感を出そうとしたのか、通行止めの横断歩道付近で、夕方の時間帯に鐘を3時間ほどほぼ通して鳴らされた。窓を閉めていても非常にうるさく、車の騒音よりも数段ひどい騒音被害があった。</p> <p>通行車両の騒音や、今まで行われていた場所でのイベントの騒音については、ある程度は我慢するが、今までありえなかった場所でのイベント等の騒音は、受忍できない。</p>	<p>社会実験時に、にぎわい創出の試みの一つとして獅子舞の演舞を行ったことにより、音でご迷惑をおかけして申し訳ありませんでした。</p> <p>プロムナード化にあたっては、ご意見も踏まえながら、具体的な活用方法等について検討してまいります。</p>
<p>51 電動車椅子での快適な移動は可能か。</p>	<p>誰もが安全で快適に歩くことのできる空間を創出したいと考えており、プロムナード化にあたっては、バリアフリーの基準に配慮してまいります。</p>