徳島市中心市街地再生に向けた提言

～持続可能な県都創生、人々が集い居心地よく過ごせる空間へ～

2026 年 11 月 2 日

一般社団法人徳島経済同友会
徳　島　商　工　会　議　所
徳 島 県 商 工 会 連 合 会
徳島県中小企業団体中央会
徳　島　県　経　営　者　協　会

目　　次

はじめに …… 1

第１章　徳島市中心市街地の変遷 …… 2

第２章　データからみた現状 …… 3

第３章　目指す「まち」 ～背景と枠組み～ …… 5

第４章 「まち」を支える交通 …… 15

第５章　まちづくりの進め方について …… 17

はじめに

徳島市中心市街地は、蜂須賀氏による城下町の建設以来、400年以上にわたり本県の政治・経済・文化の中心地として発展してきました。しかしながら、近年の急速な人口減少、モータリゼーションの進展、郊外型大型商業施設の台頭、さらには広域交通網の発達に伴う「ストロー現象」により、中心部の空洞化と賑わいの低下が極めて深刻な課題となっています。

本提言書は、公益財団法人徳島経済研究所が取りまとめた『県都のグランドデザイン』をベースとし、客観データ・県民意識調査、並びに市民・経済界から強く望まれている重要課題を一体的に集約した政策提言です。「人中心のまちづくり（プレイスメイキング）」と「水都と緑の環境創出」を柱に、徳島市が未来へ向けて持続的に発展するための具体案を提示します。

基本コンセプト（5つのキーワード）

1．コンパクトシティ
2．回遊性
3．ウォーカブル
4．サードプレイス（第三の居場所）
5．エリアゾーニング

第１章　徳島市中心市街地の変遷

１．歴史的構造と都市骨格の継承

徳島市の都市構造は「交通手段の変化が物流・人流を変え、住まいや商業等のあり方を変貌させる」という因果関係のもとで変化してきました。江戸時代は新町川の水運を軸に新町地区が経済拠点として繁栄。明治末期の徳島駅開業時には旧城下町との分断を防ぐ配置がなされ、近世の都市骨格が継承される全国的にも稀な特徴を有しています。

２．郊外化の進展と課題

高度成長期以降のモータリゼーションにより、物流や住宅地が郊外へ分散。明石海峡大橋開通に伴う京阪神への購買力流出（ストロー現象）や郊外型大型商業施設の台頭が重なり、中心部の商業機能は著しく衰退しました。

３．今後の再構築の方向性

人口減少時代における都市構造の再構築に向け、行政が能動的に動かせる変数は「交通手段」「居住」「公共がまちにつくるもの」の３つに絞られます。これらを戦略的に再配置・集約し、中心市街地を単なる「物販の場」から、水辺空間や文化と融合した「居心地の良い、にぎわいの場」へと再定義・転換することが求められています。

歴史的変遷に基づく都市構造変化マトリックス（概要）

時代区分	主要交通・物流	人流・都市の核	中心部商業・空間の役割
① 江戸～明治	新町川舟運・街道	新町地区・藍場浜	独占的広域商圏・阿波藍集散地
② 大正～昭和	国鉄・路線バス・徒歩	東新町・徳島駅前	四国東部の中核商業・百貨店文化
③ 平成～現在	自家用車・高速バス	郊外バイパス・大型SC	ストロー現象・空洞化・機能低下
④ グランドデザイン	公共交通再編・LRT/BRT	水際・駅前・眉山麓	滞在・体験型・歩きたくなる空間

※人口減少とスマートシュリンクの時代においては、「交通」「居住」「公共インフラ」の３レバーを最適に再配置することが不可欠です。

第２章　データからみた現状

１．統計データ

徳島市中心部（内町・新町・西富田・東富田の 4 地区）のデータ分析から、人口の急減、商業機能の低下、公共交通の著しい衰退が数値として顕著に示されています。

(1)　人口・世帯数および商業機能の推移

2000 年から 2025 年までの 25 年間で、徳島県全体（▲ 18.0%）、徳島市全体（▲ 10.1%）に対し、中心部人口は 24.7% 減と激減。地区別では新町・西富田・東富田で約 3 割の人口流出が起きています。

世帯数・人口推移（2000 年～ 2025 年）

地域区分	2000年人口	2025年人口	人口増減率	2025年世帯数	世帯増減率
徳島県全体	824,108	675,489	-18.0%	304,292	+5.4%
徳島市全体	268,218	241,075	-10.1%	117,368	+11.9%
徳島市中心部	19,254	14,493	**-24.7%**	8,510	-1.4%
内町地区	6,046	5,127	-15.2%	2,882	+11.7%
新町地区	2,599	1,722	-33.7%	978	-5.5%

商業面では、1998 年の明石海峡大橋開通によるストロー現象や郊外型大型商業施設の開業により、商業機能の郊外シフトが顕著となりました。徳島市の「小売吸引力指数」は 1997 年の 134 から 2021 年には 102 へと低下しました。また、RESAS データによる 2022 年の民間消費比較では、四国他 3 県が「流入超過」であるのに対し、徳島県は 78 億円の「流出超過」となっており、購買力の域外流出が課題となっています。事業所数（2016 ～ 2021 年）も中心部で 8.5% 減少し、特に「宿泊・飲食」「卸・小売」の縮小が目立ちますが、駅前エリアの内町では比較的踏みとどまっており、中心部の軸が JR 徳島駅周辺へシフトしています。

交通面では、一人当たりの乗用車保有台数が 0.69 台（2025 年）と全国平均（0.50 台）を上回り、自家用車依存（1 人 1 台化）が進んでいます。その影響で公共交通利用は減退し、JR 徳島駅の乗降客数（過去 20 年で普通乗客約 36% 減）や市バス輸送人員（同約 42.7% 減）も減少しています。

2．交通・人流ビッグデータ

⑴　モータリゼーションと公共交通の低迷

徳島県の人口１人当たり乗用車保有台数は 0.69 台（2025 年）と全国トップクラスの自家用車依存度を示しています。一方で、中心部への主アクセスである JR 徳島駅の乗降客数は過去 20 年で約 36% 減、市バス輸送人員も 42.7% 減と激減しています。

徳島駅・市バス利用者数および駐車場利用の推移

指標項目	2004 年 / 2019 年	2024 年	増減数	増減率
JR 徳島駅 普通乗車人員	1,203,575 人	766,379 人	-437,196 人	-36.3%
徳島市バス　１日平均輸送人員	14,112 人	8,092 人	-6,020 人	-42.7%
市営地下駐車場 利用台数合計	555,912 台	369,944 台	-185,968 台	-33.5%
徳島駅地下駐輪場 利用台数	114,381 台	108,147 台	-6,234 台	-5.5%（底堅い）

⑵　人流の分析

公益財団法人徳島経済研究所の分析によると、平常時の来訪者数は郊外大型施設（ゆめタウン・イオンモール）が中心部（JR 徳島駅・アミコ）を大きく上回ります。一方で、阿波おどりやマチ★アソビ等の大規模イベント時には中心部への広域流入が急増しますが、イベント終了後は即座に平常時へ収束しており、一時的な人流を継続的な滞留やリピート訪問へ繋げられていません。

3．意識調査・Well-Being 指標

県民意識調査とデジタル庁「地域幸福度（Well-Being）指標」の分析から、県民の約８割が外出に前向きであり、基本的インフラや自然環境を備えているものの、徳島市内中心部への訪問は「年に数回」にとどまっていることが判明しています。

その課題として、「交通アクセス」「滞在環境」「来訪動機」の３点が複合的に存在します。公共交通や移動環境に対する需要と供給の乖離（ギャップ）が大きく、また日常的に「居心地よく滞在・選択できる空間（サードプレイス）」や「高揚感」が不足しています。移動と空間の双方で「主体的に選べる行動選択肢」を保障し、イベント等の非日常体験から日常的な利便・滞留利用へとつなげる段階的アプローチが求められています。

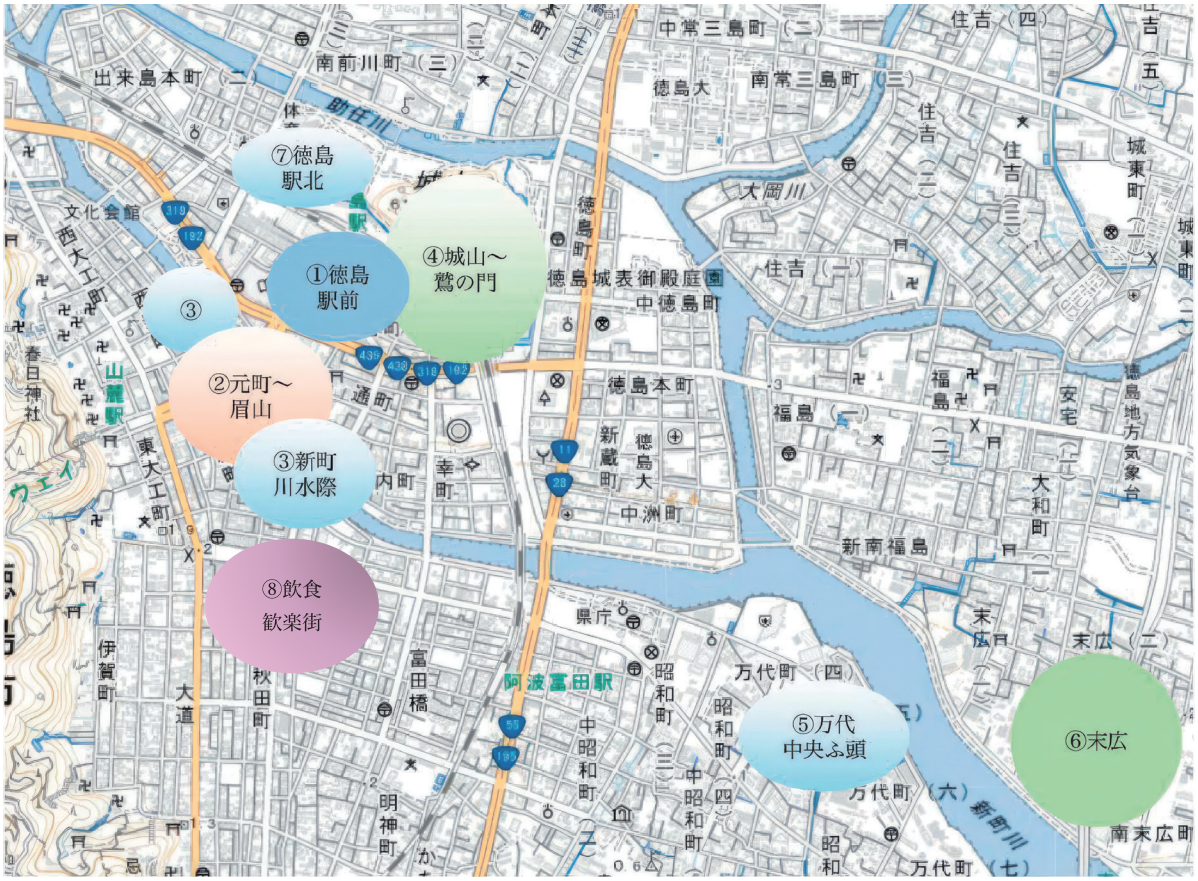
第３章　目指す「まち」～背景と枠組み～

本提言は、「人間中心のまちづくり」を踏まえ、「健康」「ウェルビーイング」「緑･自然」「地域経済（活性化）」の追求を目的に、まちづくりの具体的な姿と施策を示すものです。

従来のハード主導から、人々が集い居心地よく過ごせる「居場所」を形成する「プレイスメイキング」へと手法を転換し、明確な目的がなくても気軽に立ち寄り、思い思いに過ごせる空間づくりを基本姿勢とします。

徳島市では郊外への人やビジネスの流出が続いています。これに歯止めをかけ中心市街地のコンパクト化を進めるため、来訪者が自由に回遊できる「仕掛け」を含めたソフト・ハード両面の整備を図り、にぎわいを呼び戻します。

地域特性に応じ、徳島駅前、新町川水際、万代中央ふ頭、末広（アリーナエリア）など中心部を「８つのゾーン」に分類して施策を提示します。また、時期や優先順位は明示せず、行政や経済界等による活発な議論と判断に委ねることとします。



1．徳島駅前ゾーンの現状と課題、提案する施策

～コンセプト：県都の陸の玄関口・多機能ターミナル～

⑴　現状と課題

徳島駅前は、戦後復興期の都市計画を経て 1960 年頃に初代ロータリーが完成して以降、モータリゼーションや高速バス網の発達に対応する形で整備が重ねられ、車両優先の巨大ロータリーが形成されてきました。しかし、現在では長期的・複合的な要因により、以下のような課題や構造変化が生じています。

ａ．利用客数・人流の減少と機能低下

JR 徳島駅の 1 日平均乗車人員は 2019 年から 2025 年にかけて 30.5% 減少しており、四国の県都の駅の中で最大の減少率を示しています。また、高速バス乗り場が郊外（松茂等）へ分散したことも駅周辺への来訪機会を押し下げる要因となっています。人流データ分析によると、駅ロータリーは平常時に一定の滞在人口を持つものの、「新町橋通り」など周辺エリアへの回遊・波及効果が限定的であり、現状は主に「移動の交通結節点」にとどまっています。

ｂ．商業から「滞在・交流」への役割変化

中心部の卸売・小売業の事業所数が大幅に減少（2016 ～ 2021 年で▲ 26.4%）し、商業集客力が低下しています。アミコビルの入館者数も「そごう徳島店」閉店（2020 年）などを経て全盛期を下回る水準にある一方で、同ビル内の市立図書館や徳島県青少年センター（とくぎんトモニプラザ）といった公共機能は、中高生をはじめとする市民の日常的な学習・交流・居場所（サードプレイス）として定着しており、中心部に求められる役割が「購買の場」から「滞在・交流の場」へとシフトしています。

ｃ．歩行者空間の分断と他都市との遅れ

車優先の巨大ロータリー構造が、元町から新町橋・眉山方面への歩行者の動線や視界を分断しており、他県の主要駅（高松・高知・松山）が広場化や人中心の地上空間整備を進める中、徳島駅前はその潮流から取り残されているのが現状となっています。

⑵　今後の目指す姿

ａ．歩行者中心の回遊拠点への転換

車両優先から「ウォーカブル（歩きたくなる）」な空間へ転換し、シームレスかつユニバーサルな動線を確保します。

ｂ．オープンなサードプレイス創出

滞在自体が目的となるような、誰もが快適に過ごせる「第三の居場所」をつくります。

ｃ．多機能化と防災機能強化

交通・にぎわい機能の再構築とともに、平時と災害時をシームレスにつなぐ「フェーズフリー」な防災拠点としての機能を備えることとします。

(3) 提案する具体的な施策

a．駅前広場の設置

巨大ロータリースペースの過半を芝生、植栽、ベンチ、ステージなどを備えた開放的な「広場」へ転換します。

b．バス・タクシー乗降場の移転・モビリティ・ハブ化

乗降場を広場の逆サイドや県道 13 号沿いへ移設し、駅西ゾーンにモビリティ・ハブを備えた新たなバスターミナルを整備します。

c．商業・アミューズメント機能の拡充

アミコビル周辺駐車場等の活用による映画館の誘致など、非日常的な集客力を持つ施設を設置します。

d．飲食・ナイトタイムエコノミーの活性化

ライトアップやナイトビジョンの設置、広場での阿波おどり披露、「飲食横丁」の設置等により夜間のにぎわいを創出します。

e．アミコビルの再生

民間事業者を活用したコワーキングや学習スペースの整備、図書館の拡充に加え、運転免許センターや住民課窓口、各種行政センターなどの行政機能を移転・配置します。



注：AI を利用して作成

２．元町～阿波おどり会館～眉山ゾーンの現状と課題、提案する施策

～コンセプト：歴史・伝統文化とウォーカブル～

⑴　現状と課題

本ゾーンでは、元町商店街の小売業事業所数が 2004 年から 2021 年で 53.8% 減少するなど、商業機能の低下が続いています。阿波おどり会館の利用者数は回復傾向にあるものの、眉山ロープウェイの利用には十分に結びついていません。また、新町橋通りは「通過動線」にとどまり、JR 徳島駅からの歩行者を新町橋通りや阿波おどり会館、眉山山頂へ誘引できておらず、眉山山頂は施設や夜間コンテンツの不足により、絶景のポテンシャルを生かしきれていない点が課題であるといえます。

⑵　今後の目指す姿

車線を縮小して歩道を拡張し、滞留を楽しめる「ウォーカブルストリート」を形成します。ストリート、ロープウェイ、山頂の景観を一体化させた「メインシンボル軸」を構築し、日常的なにぎわいと非日常の体験価値を創出します。あわせて歴史・自然との回遊連携や防災・フェーズフリー機能の確保を目指します。

⑶　提案する具体的な施策

ａ．元町～阿波おどり会館の空間創出

車線の縮小・歩道拡幅、中央分離帯の都市公園化、オープンカフェ化や憩い空間の整備を行います。

ｂ．眉山山頂の魅力向上

絶景を望むカフェ整備、野外イベント施設設置、照明デザインや夜間イベントによるナイトタイム振興を推進します。

ｃ．回遊ハブ機能と歴史遺産との連携

阿波おどり会館の案内機能強化や、寺町～大滝山エリアへの回遊ルート構築を進めます。





注：AI を利用して作成

３．新町川水際ゾーンの現状と課題、提案する施策

～コンセプト：水辺×カルチャー・アクティブ×日常が交差するサードプレイス～

⑴　現状と課題

本ゾーンでは、郊外大型商業施設の進出等により東新町・籠屋町地区等の小売業事業所数が 2004 年から 2021 年で半数以下に減少するなど、商業機能の低下と空き店舗の常態化が進んでいます。阿波おどりやマチ★アソビなどのイベント開催時には郊外商業施設を上回る集客力を発揮する一方で、平常時（特に休日）の滞留人口は少なく、また、イベント時とのギャップが大きく、イベントが藍場浜公園など一部に偏重している点も課題となっています。

⑵　今後の目指す姿

単にイベント時のみ集客する場から、平常時も市民や来訪者が「憩い」「滞留」できる「サードプレイス」へ再定義します。また、水上交通を軸とした周遊ハブ機能の強化、新県立ホールや商店街を通じた文化・音楽の発信拠点化、まちなか居住の推進による商店街の再生、防災・フェーズフリー機能の確保を目指します。

⑶　提案する具体的な施策

ａ．水辺公園のプレイスメイキング

藍場浜公園、新町川・阿波製紙水際公園、徳島こども交通公園にかけて、アーバンスポーツ施設の導入、常設パークカフェ・芝生広場の整備を行います。また藍場浜公園は屋根を設置し、全天候型の施設とします。

ｂ．新県立ホールとの相乗効果

屋外でも音楽や阿波おどり等のパフォーマンスを楽しめる環境を整備します。

ｃ．商店街の再生

アニメカルチャー等の文化発信拠点化、公的文化施設のサテライト設置検討、まちなか居住を推進します。

ｄ．河川交通・防災機能の強化

「川の駅」の拠点化、広域水上ルート拡充、公園を中心とした防災・フェーズフリー機能を整備します。



注：AI を利用して作成

４．城山～鷲の門ゾーンの現状と課題、提案する施策

～コンセプト：歴史遺産と自然公園の調和～

(1)　現状と課題

本ゾーンは徳島城跡や徳島城博物館が集積する国指定史跡ですが、集客施設が博物館のみであり、イベント時以外の平常日の来訪者・滞留者数が低迷しています。また、学生の通学路でありながら滞在時間が短くサードプレイス機能が不足している点や、徳島駅前ゾーンに隣接しながらアクセスルートが貧弱で回遊性が低いことが課題といえます。

(2)　今後の目指す姿

徳島城の復興等によるランドマーク形成を図り、「歴史・伝統（静）」と「多世代アクティブ(動)」を融合させます。Park-PFI による民間収益施設を導入した「史跡活用型パークマネジメント」や、駅前ゾーンと連動したアクセス改善により、徳島の顔となる「セントラルパーク」を目指します。

⑶　提案する具体的な施策

ａ．東二の丸・月見櫓・太鼓櫓等の復興・保全

再建やライトアップ、プロジェクションマッピング等の利用により象徴的景観を創出します。

ｂ．伝統文化の消費拠点

阿波人形浄瑠璃・藍染等の体験施設や伝統茶屋・カフェを整備します。

ｃ．日常利用空間の整備

学生向けサードプレイスやランニング、ウォーキングなどの周遊ルートを最適化します。

ｄ．アクセス改善

自転車・車いすも利用可能な新陸橋の整備や動線誘導により駅前からの回遊性を高めます。



明治初期の徳島城（徳島県立文書館デジタルアーカイブから引用）



注：AI を利用して作成

5.万代中央ふ頭ゾーンの現状と課題、提案する施策

～コンセプト：倉庫カルチャー＆クリエイティブ拠点～

(1) 現状と課題

倉庫の非倉庫用途への転用等により店舗が増加し、休日が平日以上の滞在者を集めている一方、ゾーン単独での人流創出能力や集客力は限定的となっています。来訪者の約60%が同じ月に対岸のイオンモール徳島を訪れており、双方向の回遊性が乏しい点や、遊歩道の幅員不足、イベント時の駐車場不足が課題といえます。

(2) 今後の目指す姿

アクセス面の改善やイベント拡充により認知度を高め、市民や観光客が集うスポットを目指します。レトロな倉庫街の「旧」と緑化や新店舗といった「新」を融合させ、昼夜問わずにぎわいが続く空間を創出します。

(3) 提案する具体的な施策

a．アクセスの改善

対岸の末広地区からのアクセスとして、万代橋を新設します。水辺の専用道整備や駐車場拡充、クルーズ船・渡船航路の活用を進めます。

b．イベントの拡充

独自イベントのバックアップや他エリアからのイベント転換を行います。

c．ゾーン整備

緑化推進、出店促進、老朽倉庫の改修、夜間ライトアップ、「みなと緑地 PPP」等の官民連携を活用します。

d．PR 展開

フィルムコミッション活動の強化等でブランド化を図ります。



参考：新潟市万代テラス（2019 年にぎわい施設が整備される前）新潟県 Web サイトより引用

6．末広ゾーンの現状と課題

～コンセプト：スポーツ＆エンターテイメント拠点～

⑴　現状と課題

本ゾーンではイオンモール徳島が営業する中、隣接する徳島東工業高校跡地等での新アリーナ整備計画が進んでいます。一方、アリーナ完成後はイベント客と買い物客の重複による周辺道路の渋滞が懸念されています。また、郊外型拠点として独立し、徳島駅前など中心市街地のにぎわいを削がないよう、回遊性や連携の強化が課題といえます。

⑵　今後の目指す姿

交通アクセスの進化によりアリーナと商業のにぎわいを支えつつ、富裕層向け大型船舶（スーパーヨット等）の受入体制を整え、新たな港のあり方を構築します。

⑶　提案する具体的な施策

ａ．新交通システムの検討：

自動運転バスやBRTの実証実験・導入を進めます。

ｂ．アクセス機能の拡充：

シェアサイクル導入や「新町川クルーズ」など水上交通の活用を促進します。

ｃ．港湾設備の整備：

マリンピア沖洲などを含めた水深確保や港の整備を行い、アイランドホッピング需要やインバウンドを取り込みます。

7．徳島駅北ゾーンの課題と検討事項

⑴　現状と課題

本ゾーンには老朽化した内町小学校や体育館が立地しますが、国指定史跡「徳島城跡」やその隣接地に位置するため、建て替えや新規建築には文化財保護法に基づく文化庁の認可や長期の発掘調査を要します。重要遺構が発見された場合は現状保存が優先されるため、開発における時間的・手続的なリスクが大きくなっています。

⑵　今後の方向性と検討事項

行政主導で「文化財の埋蔵状況調査」を先行実施し、実態を把握した上で今後のあり方を検討します。活用策として「既存施設の建て替え」「新用途施設の建築」「公園化」が想定されるほか、徳島駅の高架化や四国新幹線徳島駅構想の動向を見据えた活用検討が必要であるといえます。

８．飲食・歓楽街（富田町・紺屋町・秋田町他）ゾーンの現状と検討事項

⑴　現状と課題

富田町・紺屋町・秋田町に代表される徳島中心市街地に隣接する「飲食・歓楽街」ゾーンは、夜の飲食店が数多く店を構えており、徳島県民、観光客を含めた夜間の賑わい拠点となっていますが、徳島駅からの微妙な距離と、公共交通機関の運行時間から回遊性に問題を抱えています。

⑵　今後の方向性と検討事項

地域経済の活性化につながるナイトタイムエコノミー強化のため「飲食・歓楽街」へのアクセスを容易にするべく、夜遅くの時間まで周回モビリティバス（無人自動運転等）を運行し、街全体の回遊性を強化します。

９．オペラハウス建設の検討

⑴　現状

徳島には人形浄瑠璃と阿波踊りという世界に誇る文化がありますが、これらは江戸時代以来、市井に生きる人々が育んできた文化です。オペラは同時期にイタリアで興り、同様に市井の人々によって芸術・娯楽として親しまれてきた文化です。2016 年以降、徳島市で「公益財団法人さわかみオペラ芸術振興財団」によるオペラ公演が毎年行われ定着化しています。また、徳島の地に「オペラハウス」建設の動きが出ています。

⑵　今後の方向性と検討事項

日本各地にオペラを上演できる音楽ホールは数多くありますが、世界からも注目されるようなオペラハウスを徳島の地に設けることで、徳島はオペラという文化における中心地となることができます。建設候補地として､埋蔵文化財の発掘調査が必要とはなりますが､旧文化センター跡地にオペラハウスの建設を検討します。資金面では、国の補助金、国内外大手企業の寄付・クラウドファンディングの活用を検討します。

第４章　「まち」を支える交通

１．都市交通の基本方針

中心市街地の賑わいと居住誘導（スマートシュリンク）を支えるのは、自動車に過度に依存せず、誰もが快適に移動できる公共交通体系です。既存の路線バスの減便スパイラルを断ち切り、定時性・速達性・デザイン性に優れた次世代交通基盤の導入を検討します。

２．背景と課題

国の「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」政策推進に対し、地方都市では人口減少に伴う公共交通の衰退と外出率低下の「負のスパイラル」が進行しています。徳島市も自家用車依存度が高く（中心市街地来訪の 76.2％が自家用車）、JR や市バス利用者が減少傾向にある一方、中心市街地の活性化には十分な運行頻度を持つ公共交通や駐輪場・自転車道の整備、駐車場対策が求められており、需要創出型の交通体系への転換が急務であるといえます。

３．次世代都市交通システムの提案

⑴　LRT・BRT（次世代交通）

自家用車に頼らない回遊性向上のため、導入可能性を検証します。宇都宮の全線新設 LRT（TOD 推進）や、低い初期投資で定時性・環境性能を備えるスペイン製フル電動 BRT、名古屋の回遊軸強化型 SRT（連節バス）等の先進事例が挙げられます。

⑵　自転車・河川交通の拡充

金沢市等の官民連携シェアサイクルや自転車専用通行空間の整備目標（2028 年度 46.4km）達成を進めます。また、「ひょうたん島クルーズ」に加え、渡船や新航路の開設により河川交通を日常の足や観光資源として高度化します。

⑶　まちづくりのチョークポイント

当面はパークアンドライドや駐車場の改善を進めつつ、将来的な徳島駅高架化議論や四国新幹線構想の動向を見極める必要があると考えます。

４．徳島 LRT・BRT 構想シミュレーション（東西・南北２路線）

官民連携（上下分離方式：出資比率自治体 51％・民間 49％の SPC 設立）および国庫補助金（補助率 50％）の活用を前提に、1 日 10,000 人の需要を想定して試算・比較しました。

⑴　LRT 案（総事業費約 800 億円）

高い輸送力と定時性を持ちますが、インフレ等の影響による車両高騰で初期投資が巨大となります。公債費負担（初年度 22.8 億円）が重く、人口減少に伴い 10 年後に営業赤字（△ 0.70 億円）へ転落、30 年後には△ 2.56 億円まで赤字が拡大し自治体の支援が不可避となります。

⑵　BRT 案（総事業費約 70 億円・18.7m 連節 EV バス）

既存道路の活用により初期投資を大幅に削減できます。公債費負担（初年度 1.99 億円）も軽く、年間営業費用を 7.85 億円に抑制できるため、人口減少下の 30 年後でも営業黒字（＋ 0.59 億円）を維持可能となります。蓄積した内部留保で将来の車両・バッテリー更新費用を自主調達でき、需要下振れへのリスク耐性も高くなっています。

次世代型交通システム（LRT vs BRT）の比較

評価項目	LRT（次世代型路面電車システム）	BRT（バス高速輸送システム）
輸送能力・定時性	極めて高い（大量輸送・低床バリアフリー）	高い（専用道・優先レーン設置時）
初期投資（インフラ）	大きい（軌道・架線整備が必要）	中程度（既存道路活用・連節バス導入）
まちづくり波及効果	極めて大（沿線開発・固定資産価値向上）	中～大（柔軟なルート設定が可能）
シンボル性・観光誘客	絶大（水都徳島の新しい顔）	良好（先進的車両デザインによるブランディング）



路線概要図・国土地理院「地理院地図（電子国土 WEB）」を元に加工・作成

第５章　まちづくりの進め方について

１．現状認識と基本スタンス

徳島駅周辺等の整備は長年停滞しており、他都市に比べ開発の遅れが生じている現状を行政・住民・企業が自覚する必要があります。ハード整備は目的ではなく、「ウェルビーイング」「健康」「環境」「地域経済活性化」を達成するための手段と位置付けます。財政・都市計画の制約を踏まえ、時間軸としては可能な施策から優先順位をつけて早期に着手すべきと考えます。

２．推進体制と官民連携

PFI の活用等により県内事業者のスキル向上を図るとともに、意思決定・執行を担う官民連携の中間組織（コンソーシアム等）や、利害調整・計画を主導するプロデューサー組織を整備することが不可欠となります。（構成員例：経済団体・地元企業・金融機関・研究機関・徳島大学他）

各地の先行事例は、国からの社会資本整備総合交付金（事業費の約 1/2 補助）等による支援を受けており、本提言を具体化する際の事業費の資金調達において活用できるものとして考えます。

３．住民参加と持続可能な体制構築

神山町の先進事例に学び、「産・学・官・金・労・言・士」をはじめとする若い世代を中心に協議会を立ち上げ、手づくりで進める姿勢が求められます。徹底した情報開示と住民の意見反映の場を設け、首長交代等の政治的変化に左右されることなく一貫したまちづくりを継続できる強固な組織を構築することとします。

【実効性を高めるための推進体制への提言】

- **「県都まちづくり官民連携委員会（仮称）」の設置：**県・市・経済団体・専門家・市民代表等による意思決定機関。（その委員長は行政機関以外とする）
- **政策の継続性と一貫性の担保：**首長や担当者の交代に左右されない、長期マスタープランとしての『グランドデザイン』の位置付け。
- **スモールステップ＆クイックウィン：**社会実験を通じて効果を可視化し、市民の共感とシビックプライドを段階的に醸成。

【結びに代えて】県都徳島市の未来をひらく決断を

中心市街地の縮小と空洞化は待ったなしの危機的状況にあります。しかし、本市には新町川という類稀なる豊かな水際空間と、脈々と受け継がれてきた阿波おどりに象徴される文化的力量があります。今こそ行政と市民、経済界が一丸となり、「県都のグランドデザイン」が描く、歩いて楽しい、居心地の良い県都の創生へ邁進することを強く期待し、本提言といたします。

2026 年 11 月 2 日

一般社団法人徳島経済同友会
代表幹事　長岡　　奨
代表幹事　三木　康弘

徳島商工会議所
会頭　大島　浩輔

徳島県商工会連合会
会長　岡本　富治

徳島県中小企業団体中央会
会長　布川　　徹

徳島県経営者協会
会長　板東　豊彦