第 1 章　徳島市中心市街地の変遷

1585 年の蜂須賀氏による城下町建設から現代に至るまで、徳島市中心市街地の都市構造は時代ごとに姿を変えてきた。本マトリックス（図表 1-1）は、この変遷を多角的な視点から捉え、将来像を描くためのフレームワークである。その根底にある基本仮説は、「交通手段の変遷が物流と人流を変え、その変化が働く場所や住む場所を変え、ひいては商業を含む都市構造のあり方を変貌させる」という構造的な因果関係である。

江戸時代の徳島城下では、新町橋を通り両側に伸びる軸線が人流・物流の主軸であった。舟で運ばれた阿波藍をはじめとする物資は新町川沿いの藍場浜や船場に集荷され、土佐街道・伊予街道・讃岐街道が通る新町地区は最大の経済拠点として機能した。明治末期の鉄道敷設（1899 年徳島駅開業）に際しては、城の南側を流れる寺島川を埋め立て、新町橋から伸びる軸線の直上に駅舎が配置された。この工夫により、他都市に見られる「旧城下町と鉄道駅の分断」が生じず、近世の都市骨格が現代へそのまま継承されたことは、全国的にも数少ない歴史的特徴である。

しかし、高度成長期以降のモータリゼーションの進展が、この都市骨格に根本的な変化をもたらした。物流拠点や工場、そして住宅地がバイパス沿いなどの郊外へ急速に分散。さらに、明石海峡大橋開通に伴う高速バス網の発達による京阪神への購買力流出（ストロー現象）や、自動車利用を前提とした大型ショッピングセンターの郊外出店が重なり、かつてにぎわいを極めた中心部の商業機能は著しい衰退を余儀なくされた。

この歴史的文脈を踏まえ将来像を構想するとき、すでに郊外化・広域化した物流を中心部に戻すことは現実的ではない。また、新たな成長産業として IT 産業等の集積を図るとしても、前提となる大規模な人材育成には教育課程やリスキリングなど継続的かつ広範な努力を要する。にぎわいのある空間を作るために都市政策として能動的に動かすことができる変数（レバー）は、「交通手段」「居住」「公共がまちにつくるもの」の 3 つに絞られる。

人口減少が進み、「スマートシュリンク」が求められる時代において、この 3 つの変数を戦略的に再配置・集約し、快適性と利便性を高めた都市空間を整えること。そして、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」へと中心市街地の役割を再定義し、再構築を図ることこそが、これからの徳島市に求められる軌道修正の核となる。

図表 1-1 中心市街地の変遷マトリックス

時代区分	①豊臣政権期～江戸時代	② 鉄道以前（明治期～ 1899 年）	③ 鉄道以後～自家用車普及前（明治末期～復興期）	④ 自家用車普及～明石海峡大橋開通前（高度成長～平成初期）	⑤ 明石海峡大橋開通後～ 2020 年代（平成中期～現在）	⑥ グランドデザインが描く中心市街地（数十年後）
1. 都市の機能	徳島藩の政治・経済中枢（城下町）	徳島県の行政・産業・集散拠点（近代県都）	四国東部のターミナル都市	広域商業都市	京阪神経済圏の広域影響を受ける拠点都市	スマートシュリンク型・質の高い最適化都市
2. 交通インフラ	吉野川・新町川の舟運、街道（伊予・土佐街道）	徒歩・人力車・乗合馬車、吉野川舟運、沿岸汽船	国鉄・路線バス・商用車・自転車	自家用車・トラック普及、公共交通（JR・バス）	高速道路網整備、自家用車	公共交通機関再編、自家用車・自転車の共存
3. 物流	高瀬舟・川舟による吉野川舟運。藍場浜と船場が中心。	汽船と河川舟運の併用。小松島港・古川港などが積み替え拠点.	国鉄貨物・港湾物流。物量増大で旧市街地が過密化。	トラック物流化。拠点が木材団地・問屋町・流通団地・マリンピアへ移転。	高速道路網拡充による高速物流。ネット通販（EC）の急増。	自動運転化が進むが、トラック主体・EC 拡大のトレンドが続く。
4. 人流（人の交通）	街道と舟運が交差する新町・船場周辺が人流の中心。	旧街道沿いの道路網に依存。徒歩・馬車が中心。	鉄道・バス・自転車が主役に。人流の中心は依然として新町軸。	自家用車主体の交通体系への移行期。郊外の人流増加。	自家用車と高速バスにより京阪神と直結。郊外の人流が拡大。	再編された公共交通機関と自転車がシームレスに結節。徒歩による回遊が復活。
5. 事業所分布・産業構造	【藍・木工・御用産業と城下町構造】 新町地区（藍問屋・旅籠）、内町（御用商人・技術職人町）、福島・眉山麓（木工等）、徳島城と周辺の武家地。	【綿織物・木工・製紙・卸売への転換】 綿織物や木工・製紙が台頭。旧城下町の問屋街を中心に個人事業者や小規模問屋が集積。	【近代商業・公務と地場製造業】 東新町（商業・サービス中心）、徳島駅周辺（官公庁・オフィス）。臨海部や川沿いに近代工場が立地。	【工業・物流の郊外移転と第３次産業化】 工場・卸売は郊外の団地へ移転。中心部は小売・行政・金融・オフィス（支店）に特化。	【小売・サービスと支店経済の縮小】 小売・飲食・サービスの事業所が減少。支店経済の衰退が進行。宿泊業は駅付近で拡大。	【居心地の良い街の産業】 水都環境を活かした観光、IT・クリエイティブ産業等の集積を促進。
6. 居住場所・居住形態	【身分に基づく居住分離と職住一体型町家】 武家地と町人地の身分分離。町人地では店舗兼住宅の町家や裏手の長屋に高密度居住。	【城下町骨格のまま過密化する木造住宅】 旧城下町の町家・長屋エリアに高密度居住。職住近接のまま拡大し、密集住宅街を形成。	【近郊住宅地の拡大と職住分離の始まり】 町家主体の市街地から外延。眉山周辺や吉野川南岸の近郊農村部へ一戸建て住宅が普及し始める。	【郊外戸建て住宅地の乱立（スプロール化）】 郊外（北島・藍住・国府・八万等）で一戸建て住宅地が開発され、中心部から中間層が流出。	【都心分譲マンション供給と郊外老朽化】 中心部での高層分譲マンション供給が進む一方、初期郊外住宅地では高齢化・空き家化が進行。	【スマートシュリンク】 中心拠点への高品質な防災・省エネ型集合住宅の集約居住誘導と、郊外住宅地の再編。
7. 市内中心部の人口動向	【城下町への高密度集積】 限られた城下町エリアに武士・商工民が密集。	【旧城下町に集積】 徳島市誕生時、人口は全国 10 位。旧城下町の狭いエリアに人口が過密状態。	【中心部人口の最盛期】 戦災復興を経て市街地が高度利用され、新町エリアから駅周辺の居住密度がピークに到達。	【中心部人口の急激な流出（ドーナツ化）】 中心部の夜間人口が激減。中心部商店街の空き店舗・空き家（駐車場化）が表面化。	【中心部人口の減少継続】 分譲マンション建設で一部流入が見られるものの、自然減や高齢化により中心部全体では減少傾向継続。	【中心部への誘導】 人口減少（2050 年 / 市全域 19 万人）を想定。立地適正化施策により生活利便性の高い中心エリアへ誘導。
8. 公共がまちにつくるもの	徳島城（行政中枢）を中心に配置。御用蔵や寺社地が公的機能を担う。	徳島城跡（城内および周辺の旧武家地）に県庁・市役所・学校など近代官公庁が集中。	徳島駅前～旧徳島城周辺に行政機能が定着。文化施設が中心部に集積。	アミコ、公営地下駐車場、水際公園を新設。病院、図書館・動物園等は郊外へ移転。	阿波おどり会館の新設。音楽ホールは藍場浜に、アリーナは末広地区に計画。	居心地の良い空間。防災・行政・文化機能を市内中心部に集約整備・再配置。
9. 商圏・競争環境	【阿波一国＋淡路を覆う独占的商圏】 藩の統制・仲間制度による市場構造。新町地区に経済機能が一極集中し、淡路島等も含む広域商圏を形成。	【四国東部・淡路に跨る広域商圏】 新町地区の一強体制。舟運・汽船網を背景に、県内全域および淡路島南部等から集客する広域商圏を保持。	【東新町中心時代】 鉄道網の発達により消費が徳島市中心部に集中し東新町を核に発展。駅前に百貨店は存在するも本格的なターミナル商業の形成前。	【東新町と駅前の並立、ロードサイド台頭】 そごう進出で東新町と駅前の南北２大核となる一方、バイパス沿いのロードサイド出店が本格化。	【郊外の優位とストロー現象・EC 競合】 阪神地区への購買力流出、郊外ロードサイドと大型 SC への移行、EC 本格化が重なり、百貨店撤退等中心部商業が大幅縮小。	【質の高い滞在・体験の場】 水辺空間・ウォーカブルな街並み空間での「飲食・文化・健康・観光」に特徴を持つコト消費のエリア。

■：中心市街地が優勢　■：中心市街地が劣勢　二重枠：都市政策が動かすことができる変数