３.「徳島市の中心市街地に関する意識調査」結果

徳島市の中心市街地における住民の利用実態や意識、持続可能なまちづくりに向けた課題の抽出を目的に「徳島市の中心市街地に関する意識調査」を実施し、県民 1,060 人から回答を得た。分析においては、同調査から得られた結果を精査するとともに、デジタル庁が提供する「地域幸福度（Well-Being）指標」徳島県版のデータを掛け合わせることで、課題を客観的・多角的に検証する。

要旨

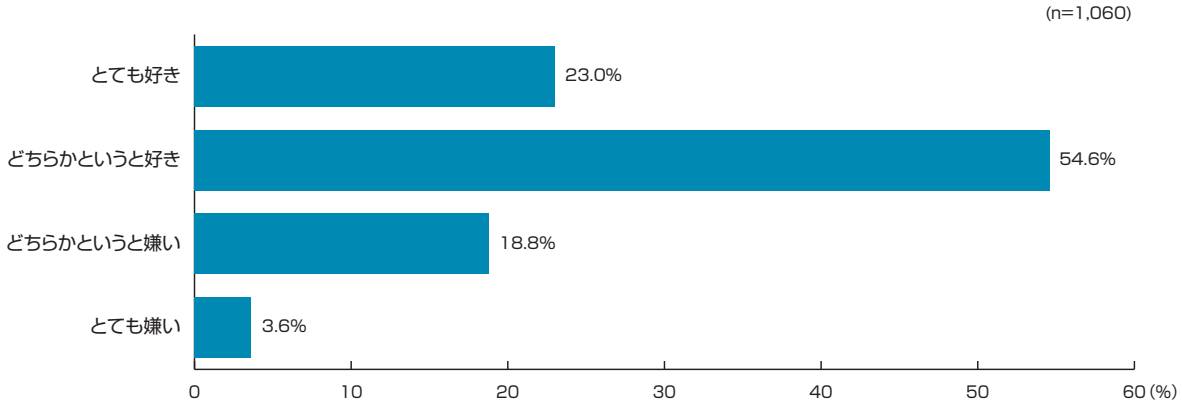
- 約 8 割が外出に前向きな一方、中心市街地への来訪は徳島市民でも「年に数回」程度にとどまり、日常的な動線に至っていない。
- 課題として「交通アクセス」「滞在環境（空間）」「来訪動機」の 3 つが複合的に存在する。
- 約 7 割が公共交通や自家用車でのアクセス向上を求めているものの、現状の満足度は低く、需給の乖離が生じている。多様な手段を連携させた「シームレスな交通ネットワークの構築」が必要である。
- 滞在空間には「飲食・自然・休息」ニーズが高い。これらの融合に加え、来訪者が滞在場所を選択できるよう、適度にゾーニングすることで空間価値を高める必要がある。
- イベントなどの非日常的な体験価値で人流を生み出しつつ、移動・滞在時の障壁を低減することで日常利用へと波及させる段階的アプローチが実効的である。
- 両分析から中心市街地での「選択の主体性」や「高揚感」の不足により、住民の不満が蓄積し、満足度とシビックプライド（地域への愛着・誇り）を低下させていることが示唆された。「主体的に選べる行動選択肢」の保証が最重要テーマである。

（１）「徳島市の中心市街地に関する意識調査」結果

①外出意欲

「どちらかというと好き」が 54.6% で最多となり、「とても好き」23.0% と合わせると、全体の約 8 割が外出に前向きな姿勢を示している（図表 2-16）。

図表 2-16　外出することについてどのように感じていますか（1 つ選択）



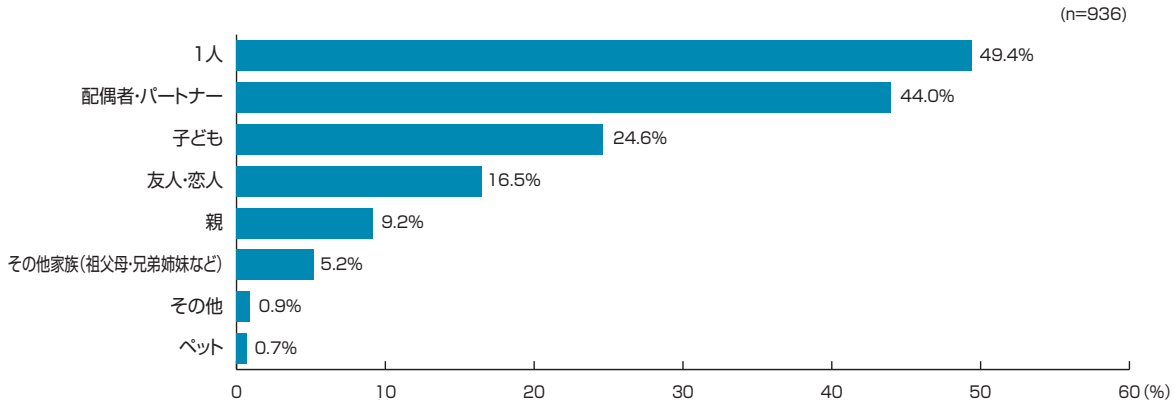
②徳島市の中心市街地への来訪同行者

「1 人」での来訪が 49.4% と約半数を占めて最も多く、次いで「配偶者・パートナー」44.0%、

「子ども」24.6% の順となっている（図表 2-17）。

来訪者の大半を占める個人利用層やファミリー層が快適に過ごせる環境づくりを進めるとともに、多様な来訪スタイルに応じた滞在環境の整備が必要である。

図表 2-17　徳島市の中心市街地に誰と訪れることが多いですか（複数選択）

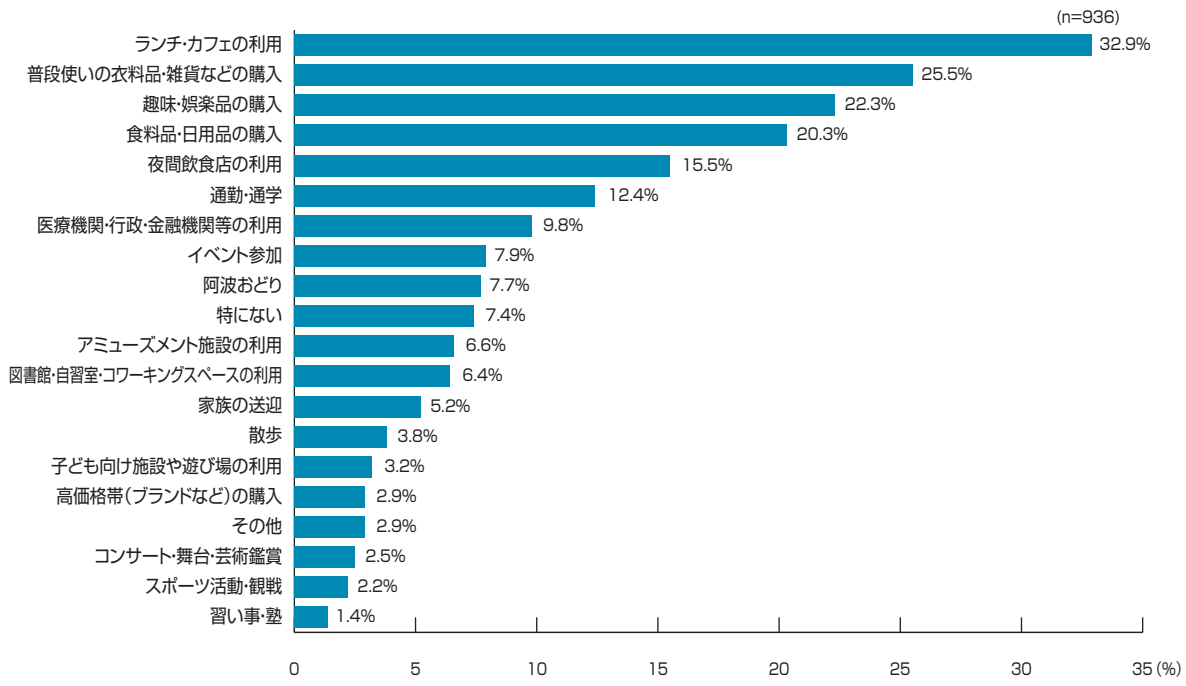


③徳島市の中心市街地への来訪目的

「ランチ・カフェの利用」が 32.9% で最多となり、次いで「普段使いの衣料品・雑貨などの購入」25.5%、「趣味・娯楽品の購入」22.3%、「食料品・日用品の購入」20.3% が続く（図表 2-18）。

利用率の高い飲食や買い物をきっかけとし、単なる買い出しにとどまらない長時間の滞在や回遊を促す仕組みが必要である。

図表 2-18　徳島市の中心市街地を訪れる主な目的は何ですか（最大 3 つまで選択）



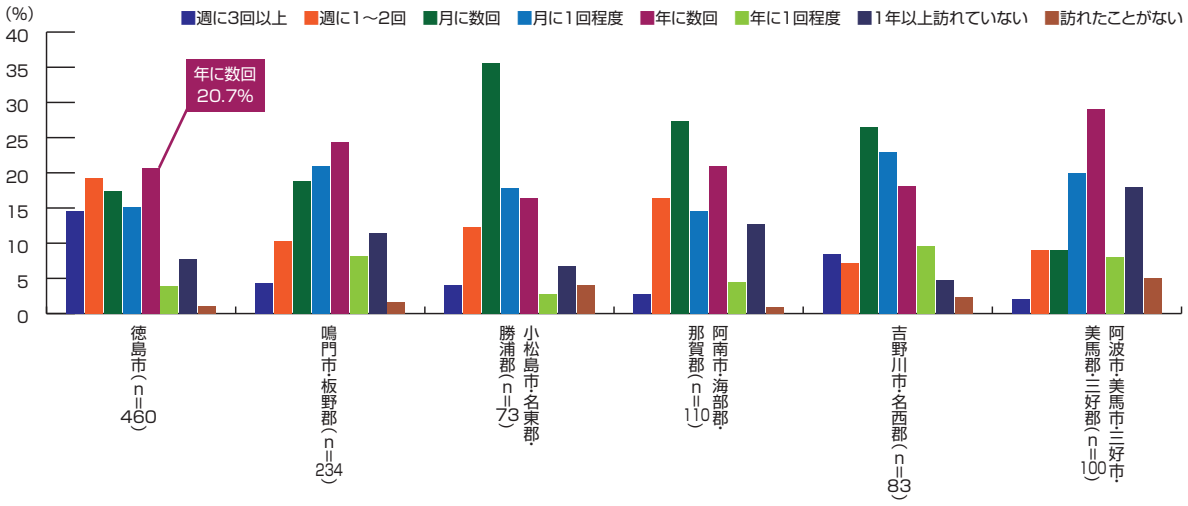
④徳島市の中心市街地への来訪頻度

徳島市民であっても「年に数回」が 20.7% で最多となっており、週単位の利用は 3 割程度にとどまる。中心市街地が日常的な動線になりきっておらず、「たまに訪れる場所」となってい

る。一方で、他地域からは月単位での来訪も確認できる（図表 2-19）。

高頻度利用者を増やすためには、日常的に訪れる動機や生活習慣の創出とともに、買い物のついでや移動の合間に「ふらっと立ち寄れる」滞在利便性の確保が不可欠である。まずは、徳島市および近隣地域からの定期来訪者を即効性の高いターゲットと位置づけ、地理的条件を踏まえた上で、来訪頻度の引き上げに向けた動機付けや環境整備を進めることが実効的である。

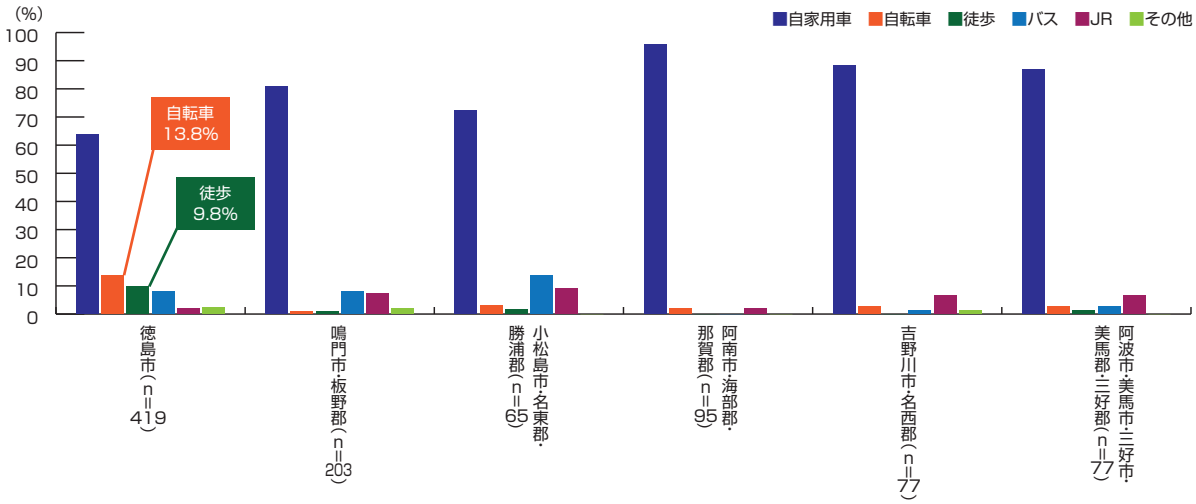
図表 2-19　どのくらいの頻度で徳島市の中心市街地を訪れますか（1 つ選択、居住地域別）



⑤徳島市の中心市街地へ訪れる際の移動手段

いずれの地域でも自家用車の割合が最も高く、公共交通機関の利用は低水準にとどまる。徳島市民においては「自家用車」63.7%に次いで「自転車」13.8%、「徒歩」9.8%となっており、他の地域と比較してアクティブモビリティ（自転車・徒歩）の割合が高い（図表 2-20）。

図表 2-20　徳島市の中心市街地へ行く際、最も利用する移動手段は何ですか（1 つ選択、居住地域別）



⑥徳島市の中心市街地に車以外でアクセスするために必要なこと

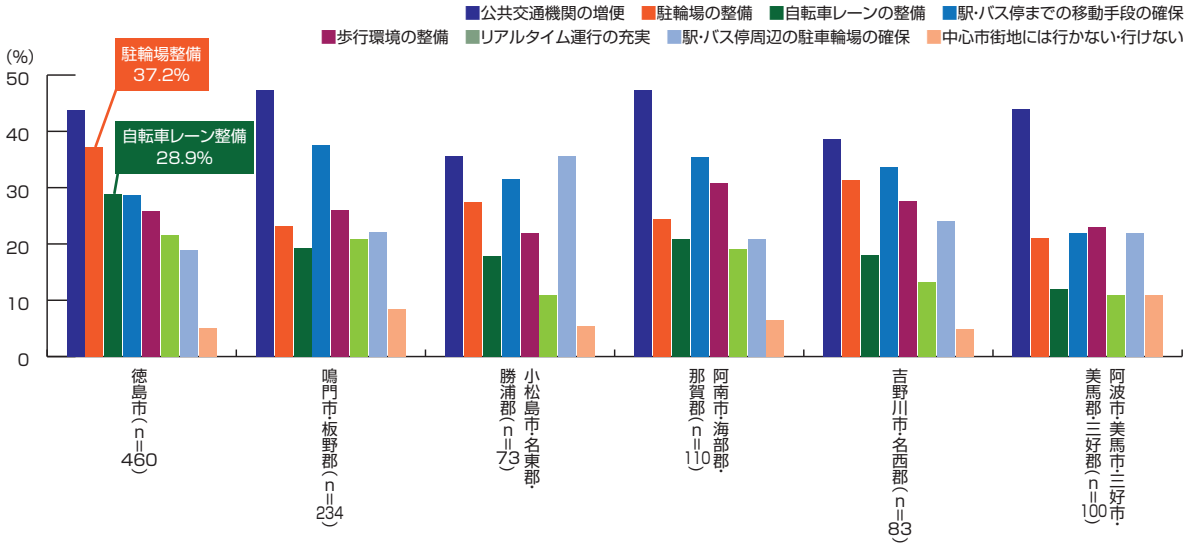
いずれの地域でも「公共交通機関の増便」へのニーズが高い一方で、地域ごとに相違がみられる。目的地である中心市街地に近い徳島市では、「駐輪場の整備」37.2%や「自転車レーンの

整備」28.9%といった、目的地周辺を含めた移動環境の整備が求められている。これに対し、他地域では「駅・バス停までの移動手段の確保」の割合が高く、移動をスタートする段階がボトルネックとなっている（図表 2-21）。

運行頻度の充実を求める声が多いが、自家用車主体の構造や人口などの地域特性を鑑みれば、単なる既存運行ダイヤの改定ではなく、多様な交通手段を組み合わせた「シームレスな交通ネットワークの構築」が現実的な解となる。例えば、駅やバス停までのアクセスが困難な地域に対しては、パークアンドライドの整備などを通じて、公共交通と自家用車を補完・連携させることが有効である。

県民が移動手段を主体的に選択できる環境を整えるとともに、車道・自転車レーン・歩道が安全に分離・共存できる道路空間の形成を推進すべきである。

図表 2-21　徳島市の中心市街地に車以外で行く場合、アクセスしやすくするために必要だと思うものは何ですか（最大３つまで選択、居住地域別）



⑦徳島市の中心市街地に求める屋内・屋外空間

【屋内に求める空間】

「カフェやテイクアウトなど、飲食店と一体的に利用できる空間」が 37.5% で最多となった。次いで「ベンチやソファなどでゆっくり過ごせる空間」30.1%、「緑などの自然を感じながら過ごせる空間」23.4% が続く（図表 2-22）。

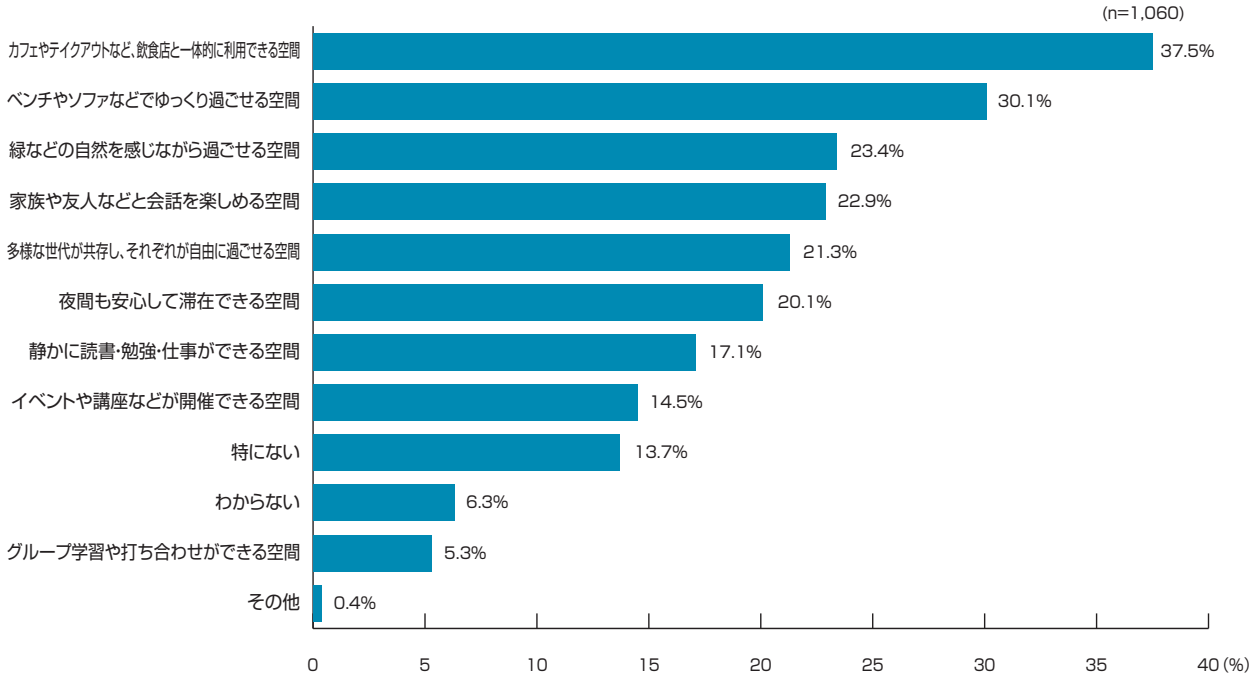
単なる購買・利用の場にとどまらず、心地よく滞在・休息できる環境へのニーズが伺える。

【屋外に求める空間】

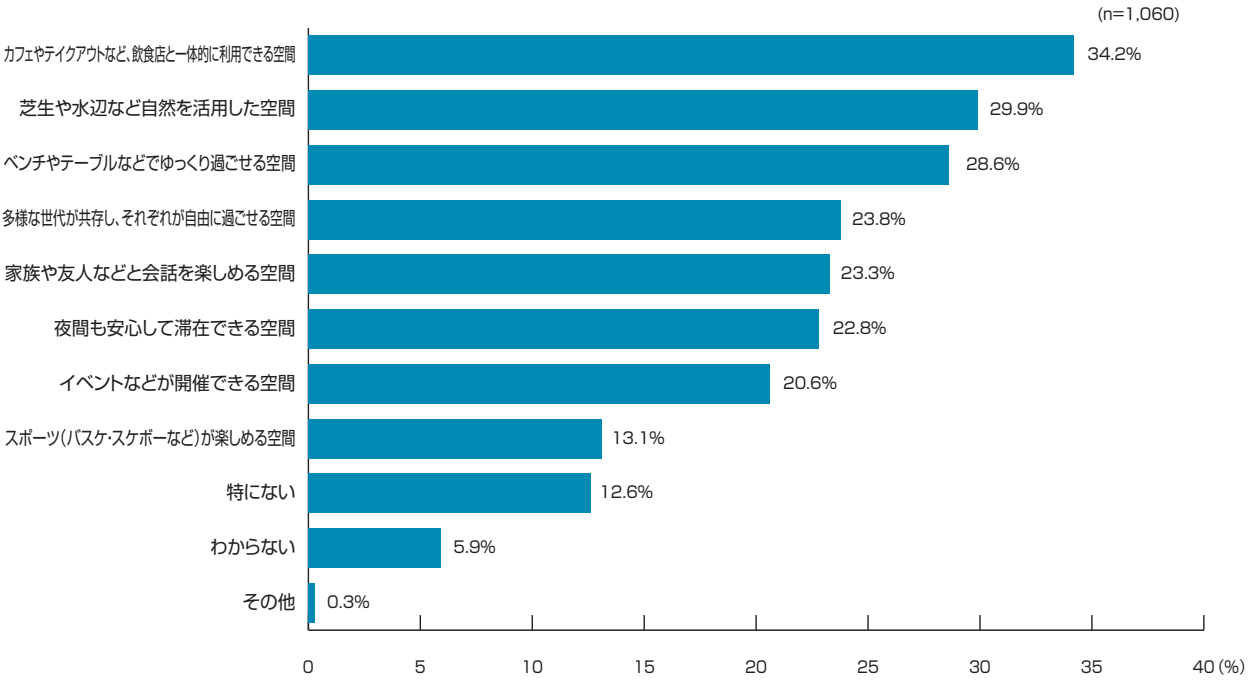
「カフェやテイクアウトなど、飲食店と一体的に利用できる空間」が 34.2% で最多となった。次いで「芝生や水辺など自然を活用した空間」29.9%、「ベンチやテーブルなどでゆっくり過ごせる空間」28.6% が続く（図表 2-23）。

飲食利用に加え、自然を感じながら、心地よく滞在・休息できる快適なオープン領域の形成が求められている。

図表 2-22　徳島市の中心市街地にどのような屋内空間を望みますか（最大 3 つまで選択）



図表 2-23　徳島市の中心市街地にどのような屋外空間を望みますか（最大 3 つまで選択）



屋内・屋外の双方において「飲食機能との連携」「自然の活用」「滞在・休息」へのニーズが共通して高い。これらを融合させることで、都市の喧騒とは一線を画す「穏やかなにぎわい」と「憩い」が調和した空間の創出が可能となる。

来訪者の属性や目的、利用形態の多様性を踏まえれば、「1 人で過ごせる空間」と「複数人で過ごせる空間」の適度な分離と共存も重要である。

滞在・休息環境においても、それぞれに応じた空間を主体的に選択できるようにすること

で、日常に溶け込む「サードプレイス（第３の居場所）」としての価値を高めていく必要がある。

⑧徳島市の中心市街地における満足度と重要度

徳島市の中心市街地において、「重要と考えていること（重要度）」と「現在満足していること（満足度）」について、項目別に評価をたずねた。

【重要度】（図表 2-24）

■重要度が高いと考えている項目（公共交通・生活・滞在機能など）

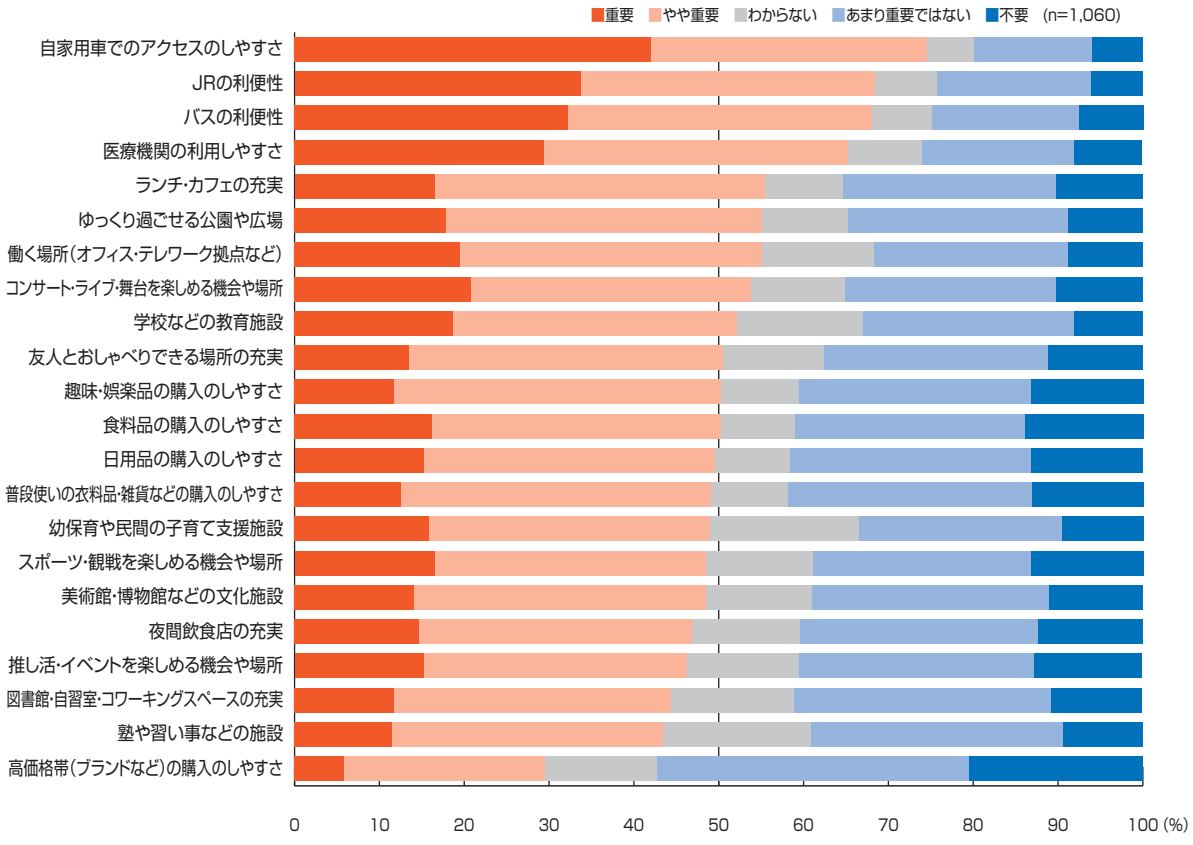
「重要」と「やや重要」の合計をみると、「自家用車でのアクセスのしやすさ」が最も高く７割超に達している。次いで「JR の利便性」「バスの利便性」も約７割と高い。生活基盤である「医療機関の利用しやすさ」をはじめ、「ランチ・カフェの充実」「ゆっくり過ごせる公園や広場」「働く場所（オフィス・テレワーク拠点など）」など、滞在や就労環境に関わる項目も高い重要度を示している。

公共交通と自家用車双方の利便性を求める声は相反するように映るが、状況に応じて両者を主体的に選択できる交通環境を求めているとも解釈できる。移動における障壁を低減する必要がある。

■重要度が低いと考えている項目（ブランド購買など）

「不要」と「あまり重要ではない」の合計をみると、「高価格帯（ブランドなど）の購入のしやすさ」が過半数を占める結果となった。高価格帯商品を徳島市中心部で買う、という購買行動が相対的に失われていることを示している。

図表 2-24　徳島市の中心市街地における重要度をお答えください



【満足度】（項目は重要度と同じ）

■現在の満足度が高い項目（飲食・日常機能など）

「満足」および「やや満足」の合計が過半数を超える項目はなかった。その中でも「ランチ・カフェの充実」「夜間飲食店の充実」「医療機関の利用しやすさ」「自家用車でのアクセスのしやすさ」「日用品の購入のしやすさ」「食料品の購入のしやすさ」の順で上位を占めており、日常的な飲食・生活機能や自家用車でのアクセスは一定の評価を得ている。

■現在の満足度が低い項目（公共交通・エンターテインメントなど）

「JR の利便性」「バスの利便性」「コンサート・ライブ・舞台を楽しめる機会や場所」「スポーツ・観戦を楽しめる機会や場所」の順で満足度が低く、公共交通やエンターテインメント領域で不満が表れている。

【重要度と満足度のギャップ】（図表 2-25）

重要度に見合った満足度が得られていない項目（ギャップ）は以下の通りである（重要度から満足度を引いて算出。数値が高いほど乖離が大きいことを示す）。

図表 2-25　重要度と満足度のギャップ

	重要度と満足度の差					
	全体	20 代以下 (n=72,69)	30 代 (n=150,145)	40 代 (n=278,270)	50 代 (n=322,319)	60 代 (n=238,237)
JR の利便性	49.5p	27.8p	37.8p	53.4p	50.5p	57.1p
バスの利便性	45.0p	27.7p	32.3p	43.2p	47.3p	57.1p
コンサート・ライブ・舞台を楽しめる機会や場所	35.8p	26.6p	27.1p	31.4p	44.0p	37.8p
自家用車でのアクセスのしやすさ	35.4p	14.6p	29.4p	36.7p	37.2p	41.4p
スポーツ・観戦を楽しめる機会や場所	32.7p	25.4p	23.2p	32.2p	39.3p	32.3p
幼保育や民間の子育て支援施設	28.6p	25.1p	23.1p	34.3p	26.9p	28.5p
働く場所（オフィス・テレワーク拠点など）	28.1p	18.0p	24.3p	30.5p	26.8p	32.3p
美術館・博物館などの文化施設	27.5p	10.7p	19.1p	25.7p	32.8p	32.7p
医療機関の利用しやすさ	25.8p	11.7p	20.0p	31.7p	24.8p	28.0p
推し活・イベントを楽しめる機会や場所	22.3p	16.5p	13.5p	22.3p	26.2p	23.9p
学校などの教育施設	20.7p	20.5p	20.8p	24.3p	18.1p	20.0p
ゆっくり過ごせる公園や広場	19.1p	12.0p	17.4p	16.6p	21.4p	22.1p
趣味・娯楽品の購入のしやすさ	18.9p	11.9p	22.1p	17.4p	19.9p	19.2p
図書館・自習室・コワーキングスペースの充実	17.4p	22.2p	16.9p	12.1p	17.2p	22.6p
友人とおしゃべりできる場所の充実	15.5p	10.4p	6.6p	16.6p	14.9p	21.7p
塾や習い事などの施設	15.2p	17.9p	15.5p	19.3p	12.2p	13.3p
普段使いの衣料品・雑貨などの購入のしやすさ	14.9p	-0.7p	13.3p	20.7p	14.9p	13.7p
ランチ・カフェの充実	13.2p	3.4p	8.3p	16.5p	11.7p	17.1p
食料品の購入のしやすさ	12.6p	6.2p	10.6p	13.4p	15.2p	11.2p
日用品の購入のしやすさ	11.6p	7.7p	9.2p	12.9p	12.7p	11.2p
高価格帯（ブランドなど）の購入のしやすさ	8.9p	-0.1p	4.5p	10.6p	10.7p	9.6p
夜間飲食店の充実	6.7p	4.9p	-0.9p	8.2p	8.3p	7.8p

オレンジ＝全体より 5 ポイント以上高い、黄＝全体よりも 3 ポイント以上高い

※ 表中の n 値は「n= 重要度評価の有効回答数 , 満足度評価の有効回答数」を表す。

■ギャップが大きい項目（交通・エンターテインメントなど）

「JR の利便性」49.5 ポイント、「バスの利便性」45.0 ポイントといった、公共交通機関に関するギャップが大きい。次いで「コンサート・ライブ・舞台を楽しめる機会や場所」や「自家用車でのアクセスのしやすさ」、「スポーツ・観戦を楽しめる機会や場所」となっており、移動環境とエンターテインメント領域において、需要と供給の乖離が大きい。この傾向は年齢層が高くなるほど顕著である。

「JR・バスの利便性」は利用意向の表れとも捉えられることができるため、既存運行ダイヤの改定だけではなく、多様な交通手段を組み合わせた「シームレスな交通ネットワークの構築」が求められる。

「自家用車でのアクセスのしやすさ」は一定の満足度を得つつも、重要度が最上位であるためギャップが顕在化した。特定駐車場への集中緩和や料金設定の工夫、料金に見合う目的地魅力の創出が不可欠である。

■ギャップが小さい項目（飲食・日常機能など）

「夜間飲食店の充実」6.7 ポイントをはじめ、「日用品の購入のしやすさ」「食料品の購入のしやすさ」「ランチ・カフェの充実」はギャップが小さく、飲食や日常機能においては需要に応じた満足度が一定程度確保されている。「高価格帯の購入のしやすさ」もギャップは小さいが、重要度と満足度の両方が低かった。

⑨徳島市の中心市街地に関する県民の主な意見

図表 2-26 は、自由記述欄に寄せられた意見の一部をカテゴリー別に整理・集約したものである。

図表 2-26　徳島市の中心市街地に関する自由記述（カテゴリー別抜粋）

	自由記述（一部整理・集約）	性別	年代	居住地域
空間	緑の植生	男	60 代	三好郡
	見て歩いて楽しめる空間づくり。	女	60 代	鳴門市
	落ち着いてゆっくり過ごせる環境があれば良い	男	60 代	鳴門市
子育て・福祉	家族で過ごせる場所が欲しいです。	女	30 代	小松島市
	子育てをしやすくしてほしい。 習い事などさせたいが送迎ができないから諦める人が多い。	女	30 代	徳島市
	学校と学童・塾などの一体化	女	40 代	徳島市
	離乳食やミルクなどを購入できる場所が駅周辺にほしい。雨の日でも歩きやすいように駅と周辺施設がつながってほしい。歩きやすい環境をつくってほしい。	女	40 代	徳島市
	障害者でも利用できるバリアフリーの遊び場や施設。	女	50 代	松茂町
	子供が安心して遊べる施設を作って欲しい	女	50 代	鳴門市
	安心して子育てできる環境をつくらないと。片親でも子育て可能な環境を整えるべき	男	50 代	徳島市
	高齢者が自宅にこもらず、コミュニケーションがとれる、安らげる場所	女	60 代	徳島市
	若者が集まりやすい魅力的な場所があればよい	男	60 代	徳島市
ビジネス	徳島駅周辺は企業（サテライトオフィスを含む）を誘致してビジネス街のようなものを目指すのもいいと思う。	男	30 代	徳島市
	オフィス街にするなど、ビジネスを呼び込めないか？	男	50 代	徳島市
	アミコビルをオフィスビルにする。 思い切った方向転換しないと、全国規模の会社が徳島県から離れていってます。	男	50 代	徳島市

商業・施設	おしゃれでゆっくりできる公共スペースがほしい。ご飯を食べたり、芸術鑑賞をしたり、そういったことを一体的に行える施設。	男	20代以下	藍住町
	徳島駅周辺はシャッター街であったり、活気のない状況が続き、治安が悪いというイメージ。徳島駅前一帯を大きな駅ビルにして、もっと明るい施設を増やしてほしい。	女	40代	徳島市
	ワンちゃんと一緒に遊べる施設	男	50代	阿南市
	駐車場も整備された大きな図書館があると良い	女	50代	三好市
	人口も減るので、駅前に何か作るより大きな無料駐車場を整備して時間を気にせず利用できる道の駅や商業施設や映画館がいいと思います。とにかく人が集まる空間にして価値を上げるのがいいと思います。	女	50代	鳴門市
	集客を狙える店舗と駐車代無料の長時間化。	女	50代	鳴門市
	魅力的で交通の便のよい施設があれば私自身ももっと足が向くと思う。	女	50代	鳴門市
	ウォーキングが出来るコースがあれば良い	男	50代	徳島市
	駅前や中心街に行けば買い物や楽しめる場所がいくらでもあるような(年齢性別関係なく)ところであってほしい。	男	60代	徳島市
	10年以上行っていない。わざわざ行くのだから魅力的な施設やイベントなどがあってほしい。	女	60代	徳島市
	インバウンドや観光客の為ではなく、県民の為の施設、場所を作って欲しい。毎日通いたくなる場所ができれば、活気が戻ると思います。	女	60代	徳島市
	徳島駅前付近にもっとマンション・アパートを隣接し、周辺駐車場は無料にする。	男	60代	徳島市
エンターテインメント・コンベンション	四国の中でも徳島は有名人のライブ、公演が少ない。活気のあるお店を築いてほしい。	女	20代以下	阿南市
	県民自身が利用できる利便性のよい大きなホールは必要だと思う。周りに複合施設などが出来ると普段でも利用しやすいと思う。	女	40代	石井町
	プロスポーツやコンサートができるアリーナの建設	男	40代	美馬市
	アミコビルに音響効果の良いライブハウスを作ってほしい。県外からの交通の便もよいので。	女	50代	徳島市
	徳島開催インターハイで球技場などの施設とホテルの少なさが露呈していた。プロも招待できるような施設を作るべき	女	50代	阿南市
	安く使えて、冷暖房費も安い体育館施設が欲しい	男	50代	徳島市
	学会ができる会場がほしい	男	60代	徳島市
	県外客がもっと集まって来てくれるような 大きなホールを駅前などの便利な所に早く作ってほしい。	女	60代	鳴門市
	人口が減少するなか、ホールや新幹線など、徳島に生活基盤を持っている人が何を求めているのか考えて欲しい。	男	60代	北島町
駐車場	駐車場無料や割引きがないと車社会の徳島では中心市街地に行く人が少ない	女	20代以下	徳島市
	中心部の駐車料が高い。	男	50代	鳴門市
	駐車場料金を支払っても「行きたい」と思わせることが必要。大阪や神戸などの県外に行くほうが良いと考える人が多いのではないでしょうか。	女	50代	阿南市
	徳島県は車社会なので、無料または低料金の駐車場が必須。魅力的な店舗も必要。	男	50代	徳島市
	無料の駐車場を確保できないと市街地の集客は難しい	女	50代	徳島市
	市内中心部の飲食店に行きたくても近くに駐車場がなくて諦めることが多いので、もっと増やして欲しい	女	50代	藍住町
	徳島の移動は常に自動車が中心であることから、無料駐車場の充実は必須である。	男	60代	鳴門市

公共交通	電車やバスなどの公共交通機関をもっと便利に使いやすくして欲しい	女	30 代	徳島市
	車を使いにくいので公共交通機関を充実させてほしいです	男	30 代	阿波市
	無人自動運転の普及	男	40 代	阿南市
	自動車以外での中心市街地に行く手段が少なくて不便。買い物する所も少なくてプレゼント購入に困る。衣服、化粧品、日用品があまりない。せっかく近くには川があり山があるが、お店などもなく人が集まる事が少ない	女	40 代	徳島市
	マイカーのない世帯やお年寄りにとって公共交通機関のぜい弱性が否めない。バス運行の充実及び金銭的補助が必要と思われる。	男	50 代	徳島市
	JR やバスの利用促進と一体的に考えるべきだと思います	男	50 代	鳴門市
	JR の終電時間が早すぎるので、遅い時間帯にも利用できるようにしてほしい	女	50 代	徳島市
	水上交通の活用	男	50 代	徳島市
	県民が過ごしやすく高齢者が移動しやすいコミニュティバス等の移動手段が必要。	女	50 代	徳島市
	車がなくても生活できる交通インフラを整えてほしい。主要な駅から主要場所への直行便を出してほしい。免許を返納しても生活できるような社会を作ってください	女	50 代	鳴門市
道路環境	通勤･通学時間帯の主要道路が混みすぎていると思います。また、道幅が狭く、自転車や歩行者が通行するには危険があると思います。今後は歩行者や自転車も安全に通行できる広い道を望みます。	女	20 代以下	阿南市
	道路が老朽化、狭い。移動し易くしないと県民さえも移動しづらい。	男	40 代	阿南市
	高架化や自転車レーンを設けるなどして、交通渋滞を緩和して欲しい。	男	50 代	鳴門市
	年寄りが多いのに歩道橋ばかり。文化、スポーツ施設が遠すぎるのは重視していない表れ。	男	60 代	美馬市
情報発信	他の地域には無い当たり前の魅力を PR する。魚が旨い、いたるところで阿波おどりをしている、自然豊か、人が少ない。	男	40 代	小松島市
	眉山の観光地化を進めるべき	男	50 代	徳島市
施策・行政	意見やアイデアを出してもどうにもならない。チャンスは何回もあったけど耳を傾けなかった。真剣に考えて動いていれば何とかなってますよ。	男	40 代	小松島市
	関係者の危機・問題意識が薄すぎるし、利権絡みばかりでなにも進まず実行性がない	男	50 代	阿南市
	施策の一貫性とスピード感	女	60 代	徳島市
	施策が変わるのは、徳島のことを考えていないからだ。保身ではなく、真剣に取り組んで欲しい。	男	60 代	徳島市
	行政には継続した政策も必要と思います。	男	60 代	鳴門市
全体	コンパクトシティ先進街にしたい	女	40 代	徳島市
	県外の人がお金を落としてくれるスポットや仕組みの整備に注力して欲しいです。特に徳島駅前が寂しいですね。駅周辺でお土産購入できるところが充実してない感があります。県外から来た人を案内したくなるスポットが中心市街地にないのが残念です。 飛行機は国内便 LCC 東京方面への利便性を高めてくれるとありがたいです。	女	40 代	三好市
	シャッター街を利用して、短期のアート展示等を開催するなど、マルチパーパスに利用する	女	50 代	阿南市

（2）デジタル庁「地域幸福度（Well-Being）指標」による検証

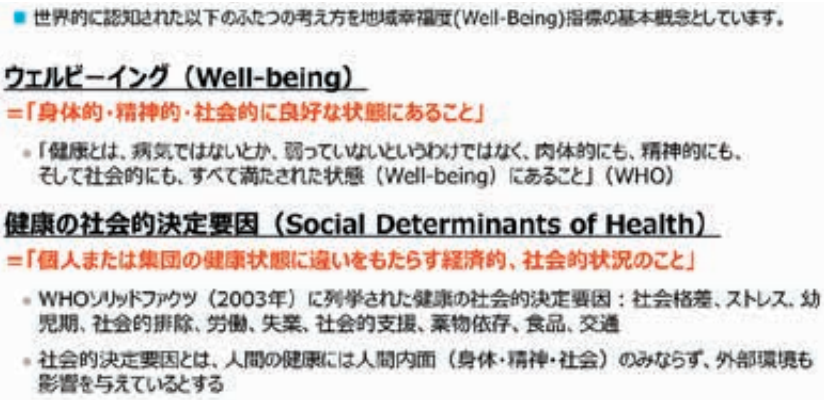
「徳島市の中心市街地に関する意識調査」の結果を、より客観的かつ多角的な視点で検証するため、デジタル庁が実施する「地域幸福度（Well-Being）指標（以下、Well-Being 指標）」を活用した分析を行う。

① Well-Being 指標について

【基本概念】

Well-Being 指標の基本概念は、世界保健機関（WHO）憲章における定義に基づいている（図表 2-27）。

図表 2-27　地域幸福度（Well-Being）指標の基本概念

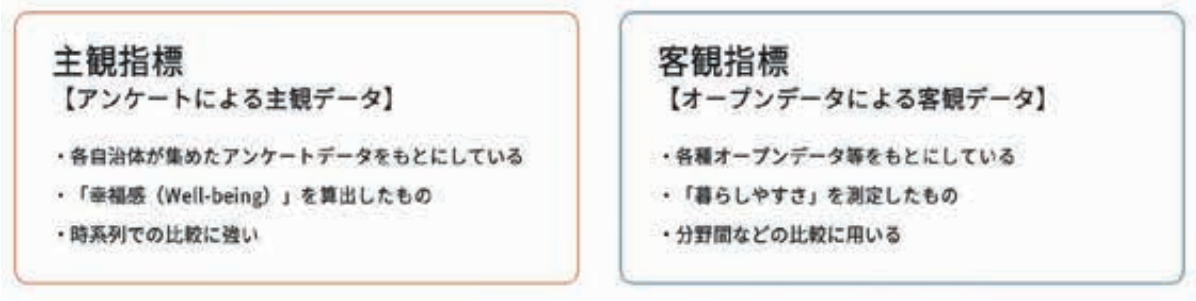


出所：デジタル庁「地域幸福度 (Well-Being) 指標 利活用ガイドブック 2026 年 3 月」より抜粋

【Well-Being 指標とは】

客観指標と主観指標のデータをバランスよく活用し、市民の「暮らしやすさ」と「幸福感（Well-being）」を数値化・可視化したものである。これらの指標は 2 つのデータ群で構成されており、全国平均を偏差値 50 としている（図表 2-28）。

図表 2-28　地域幸福度（Well-Being）指標の構成



出所：デジタル庁「地域幸福度　Well-Being 指標」ウェブサイトより抜粋

② Well-Being 指標分析結果

徳島県の Well-Being 指標（回答者数 421 人）に基づき、本県が有する強みと構造的課題を検証する。

【レーダーチャートにおける分析】

図表 2-29 において、主観データと客観データのギャップを分析すると、大きく 3 つの傾向に整理される。

■実態と満足度が一致

「住宅環境」など：主観指標・客観指標ともに全国平均（偏差値 50 付近）に位置しており、実

態と住民の満足度が同水準で、ギャップが少ない。

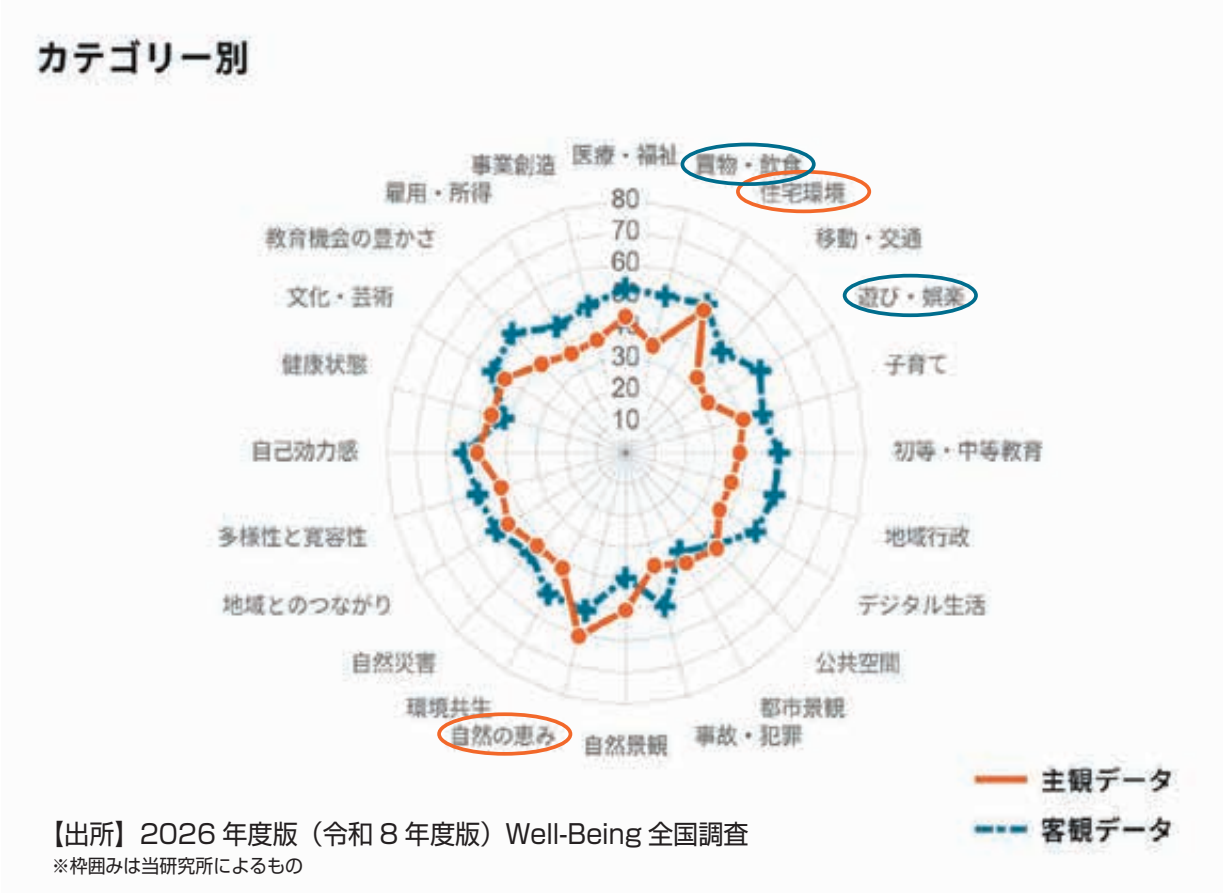
■実態以上の満足度がある

「自然の恵み」：主観指標は全国平均に位置するものの、客観指標はそれを上回る高い満足度を示している。

■実態はあるが満足度は低い

「買物・飲食」「遊び・娯楽」など：客観指標は全国平均に位置するものの、主観指標はそれを大きく下回っており、十分な満足度を得られていない。

図表 2-29　地域幸福度（Well-Being）指標（カテゴリー別レーダーチャート）



【出所】2026 年度版（令和 8 年度版）Well-Being 全国調査

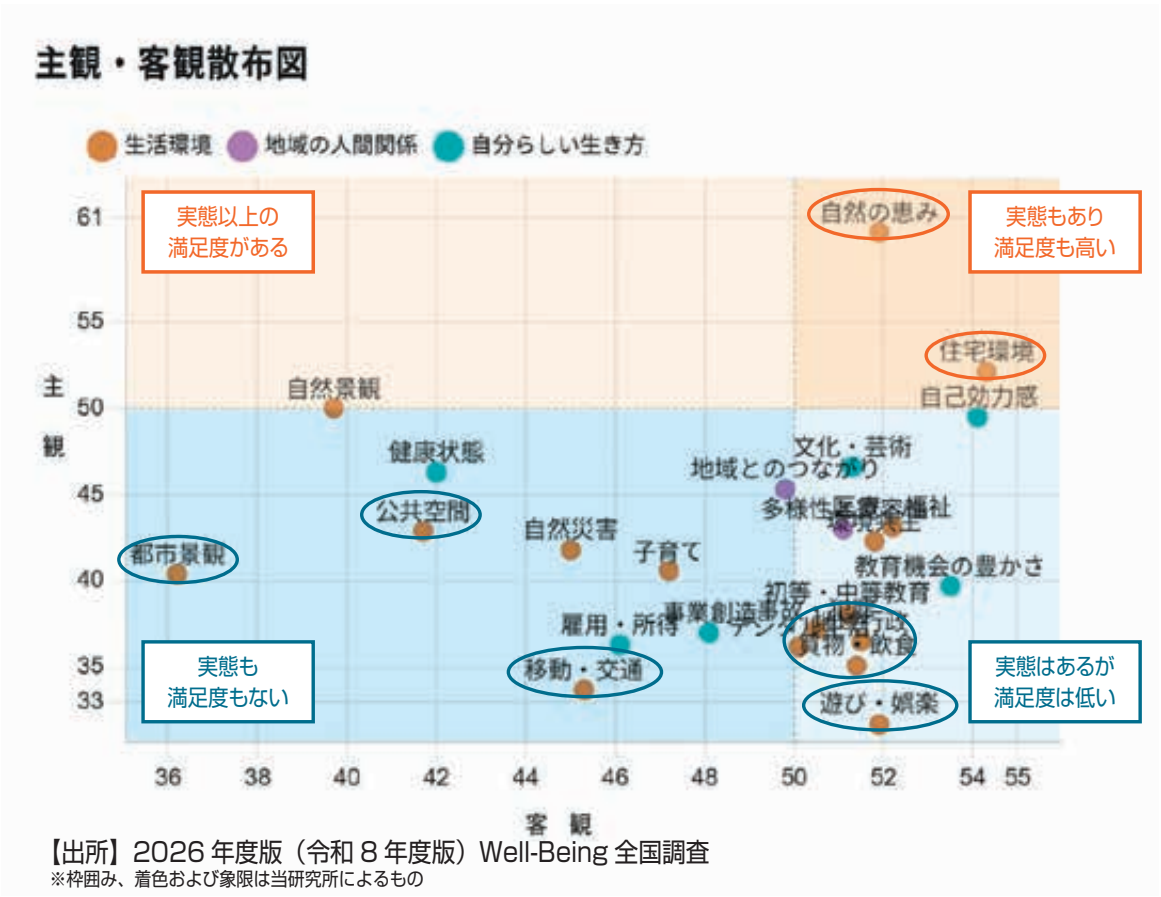
※枠囲みは当研究所によるもの

【散布図における分析】

図表 2-30 は、主観（縦軸）と客観（横軸）の関係性を 4 つの象限に分類したもので、図表 2-31 は、課題が顕著に表れているカテゴリーの評価基準および構造的課題を整理したものである。

Well-Being 指標が示すとおり、本県の生活基盤は客観データ上では全国平均並み（偏差値 50 付近）に位置するものも多く、日常生活に大きな支障をきたすものではない。しかし、主観的な満足度においては、「自由度」「気軽さ」「楽しさ」といった「選択の主体性」や「高揚感」が決定的に不足しており、客観的実態と住民の満足度との間に乖離が生じている。こうした課題は目に見える不満として表面化しにくいため、住民の諦めや潜伏的な不満として蓄積されやすい。この「声を上げるほどではないが満たされない状態」の長期化こそが、満足度やシビックプライドを静かに低下させている本質的な構造課題といえる。

図表 2-30　地域幸福度（Well-Being）指標（主観・客観散布図）



【出所】2026 年度版（令和 8 年度版）Well-Being 全国調査
※枠囲み、着色および象限は当研究所によるもの

図表 2-31　地域幸福度（Well-Being）指標散布図における指標定義と構造的課題

象限の評価	カテゴリー	主観指標	客観指標	構造的課題
実態はあるが満足度は低い	買物・飲食	・日常の買い物に全く不便がない ・飲食を楽しめる場所が充実している	・可住地面積あたり小売店舗数 ・人口あたり小売店舗数 ・可住地面積あたりコンビニエンスストア数 ・人口あたりコンビニエンスストア数	・店舗の量(数)は確保されているが、質的な満足度が低い。 ⇒スーパーやコンビニなど日常的な店舗はあるが、魅力的な店舗や話題性の高い飲食店などの選択肢が不足している。 ⇒住民ニーズに合致する多様で魅力的な選択肢(店舗・施設)の提供および情報発信の強化が必要。
	遊び・娯楽	・楽しい時間を過ごせる娯楽施設がある	・余暇時間 ・教養・娯楽サービス支出 ・可住地面積あたり映画館数	
実態も満足度もない	都市景観	・自慢できる都市景観がある	・都市景観指数	・景観計画や制度・インフラが発展途上で、まちの快適さを感じていない。 ⇒強みである自然(水辺・緑)を活用しつつ、人工的に「まち並みや都市空間の景観整備」を進めることが必要。
	公共空間	・地域の雰囲気は、自分にとって心地よい ・まちなか、公園、川沿い等で、心地よく歩ける場所がある	・可住地面積あたり都市公園数 ・人口あたり都市公園数 ・可住地面積あたり市民農園面積 ・ウォーカブル指数	・身近に憩える公共スペースの量・質ともに不足している。 ⇒公共スペースの質(居心地・デザイン)を高め、住民が集い・憩える居場所(サードプレイス)として再整備が必要。
	移動・交通	・公共交通機関で好きな時に好きなところへ移動ができる	・可住地面積あたり駅・バス停数 ・人口あたり駅・バス停数 ・職場までの平均通勤時間 ・道路整備率	・公共交通の不便さに加え、歩道・自転車レーンの未整備などが移動のストレスとなっている。 ⇒移動のスタート(自宅・職場から最寄り駅・バス停までの移動手段)と最後(目的地付近での回遊性)双方からの整備が必要。 ⇒公共交通、自家用車、自転車などの多様な交通手段を組み合わせた「シームレスな交通ネットワーク」を構築

出所：「主観指標」「客観指標」項目はデジタル庁「地域幸福度（Well-Being）指標　利活用ガイドブック 2026 年 3 月」より引用

（3）「徳島市の中心市街地に関する意識調査」および「Well-Being 指標」に基づく総括

デジタル庁の「Well-Being 指標」に基づく分析と、当研究所が実施した「徳島市の中心市街地に関する意識調査」の分析を比較・統合することにより、課題がより明確となった。

本県は、「基本的な生活インフラ」「豊かな自然」「住宅環境」という客観的強みを備えており、外出についても約 8 割が前向きな姿勢をみせている。しかしながら、中心市街地への来訪は、徳島市民でも現状「年に数回」が最も多く、日常的な集客や周遊には至っていない。この「土台」と「外出意欲」がありながら行動に結びついていない背景には、中心市街地に「交通アクセス」「滞在環境（空間）」「来訪動機」という課題が複合的に存在することが挙げられる。

交通アクセス面においては、自家用車利用が多い現状にあっても公共交通に対する潜在ニーズは高い。交通は中心市街地形成の基盤であるため、県民の約 7 割が重視する公共交通や自家用車の利便性をはじめ、自転車などの多様な手段を組み合わせた「シームレスな交通ネットワークの構築」が求められる。

滞在環境・空間面においては、イベントなどがもたらす「非日常のにぎわい」を一過性の集客で終わらせず、日常の動線における「ついで利用」や「立ち寄り」へと循環させなければならない。滞在時間を延ばすためには、「居心地の良い空間」の創出や「質」の向上を通じ、日常的なにぎわいを重層的に生み出す必要もある。さらに、利用者の属性や目的、利用形態の違いを踏まえ、適度なゾーニングにより「分離」と「共存」を両立させた空間デザインを実現することで、滞在価値を高めていくことも不可欠である。

ただし、中心市街地においては日常的な利便性のみならず、「訪れるたびに得られる高揚感（非日常）」も求められる。まずは「来訪動機（わざわざ行く理由）」の創出により非日常の体験価値を提供して人流を生み出し、同時に移動・滞在時の障壁低減を進めることで日常利用へと波及させていく、段階的なアプローチが最も即効性および実効性の高いプロセスと考えられる。

総じて、両分析から導き出される中心市街地における最重要テーマは、住民や来訪者が状況に応じて「主体的に選べる行動選択肢」の保障である。

移動においては、公共交通の不便さ、駅から離れた地域からのアクセス困難、駐輪環境や歩行環境の悪さなどが重なり、結果として「自家用車や郊外を選択せざるを得ない」状況を生んでいる。

空間においても、「一人で読書や飲食を楽しみたい」「グループで歓談したい」「運動を楽しみたい」「子どもの遊びを見守りながら休息したい」といった多様なニーズに応じた居場所が十分に提供されていない。

したがって、移動と空間の双方において「選択の自由度」を担保することができれば、本県が持つ強みが表面化するとともに、中心市街地への来訪目的の創出（明確なものから「なんとなく」まで）や来訪頻度の向上につながる。住民の潜在的な不満を解消し、Well-Being とシビックプライドを引き上げることができれば、中心市街地におけるにぎわいの形成と持続可能なまちづくりの実現につながると考える。

「徳島市の中心市街地に関する意識調査」要領

調査時期　2026 年 6 月 4 日～ 17 日

調査方法　インターネット回答方式（Questant によるパネル調査）

調査対象　県内在住の 10 代～ 60 代男女（今回 70 代以上の回答者はなし）

有効回答　1,060 人