第３章　目指す「まち」 ～ゾーン別での提示～

０．提示するまちづくりの背景と枠組み

（１）「まち」に求めるもの

○デンマークの建築家・都市デザイナーであるヤン・ゲールは、歩行者や自転車、都市アクティビティを中心に据えてまちづくりに取り組んできた経験をもとに、これらへの関心の高まりと実践が「生き生きしたまち」「安全なまち」「持続可能なまち」「健康的なまち」をつくり上げる原動力になると提唱。

○本稿では、上記４つの目指すまちの理念を参考に「健康」「ウェルビーイング」「緑・自然」「地域経済（活性化）」を追及することを目的として、目指す姿と具体的な施策を提示する。

＜用語説明＞

○ヤン・ゲール（Jan Gehl）：

1936 年生まれ。1960 年デンマーク王立芸術大学建築学部卒業。「人間中心のまちづくり」を提唱し、主宰する「ゲール・アーキテクツ（Gehl Architects）」が展開したプロジェクトでは、ニューヨークのタイムズスクエアをはじめサンフランシスコ、ロンドン、シドニー、メルボルン、上海など、まちの表情を一変させた実績がある。著書：『建物のあいだのアクティビティ』『公共空間と公共アクティビティ』『人間の街 公共空間のデザイン』ほか。

（２）まちづくりに必要なプレイスメイキング

○かつてのまちづくりは建物や道路など物理的なハードウェアの整備で語られることが非常に多かったが、現在は「人々が集い、そのひとりひとりが居心地よく過ごせる『居場所』を地域コミュニティと共につくり出していく都市デザイン・まちづくりの手法」であるプレイスメイキングを中心に据えて進められることが主流になってきている。本稿で提示するまちづくりの提言は、このプレイスメイキングをベースとする。

○提言の背景となる「人々が集い、そのひとりひとりが居心地よく過ごせる『居場所』」とは、まちを訪れるための明確な目的がある場合はもちろんのこと、消極的な目的（たとえば、暇つぶし）やさらには無い場合でも気軽に来てもらい、そこに訪れた方は思い思いに過ごすことができるという空間・施設といった意味である。

（３）まちのコンパクト化と回遊性向上

○ 1998 年成立の「まちづくり３法（改正都市計画法・大規模小売店舗立地法・中心市街地活性化法）」、2014 年導入の「立地適正化計画制度」などにより、国としては郊外に分散した都市機能を中心市街地に引き戻すコンパクトシティの構築に向けた政策を進めてきた。もっとも「第１章 徳島市中心市街地の変遷」でも指摘したように、人々の生活、ビジネスともに徳島市の中心市街地から郊外への流出が今も続いている。この流出に歯止めをかけ、再び中心市街地（県都）に人やビジネスの流れを呼び戻すことが本稿の目的である。

○中心市街地（県都）のコンパクト化に向けた再構築は、先述の「まちの理念」や「プレイスメイキング」に叶う必要。特に「居場所づくり」を目的とするプレイスメイキングにはまちへの来訪者が思

い思いに回遊できるような「仕掛け」が必要であり、そのためのソフト・ハードの整備・拡充が求められる。以下の提言は、このコンセプトに沿って行うものである。

＜用語説明＞

○プレイスメイキング：

「実存感を得られる人の居場所づくりの概念」「心地よさと楽しさを目指す場所と枠組みづくり」「ひとりひとりの主体的な利用を促進するもの（にぎわいはその結果であり目的ではない）」など（筑波大学渡和由准教授による定義・UR 都市機構「『居心地が良く、使われる公共空間をつくるために』プレイスメイキングから考えるまちづくり（中間とりまとめ）2019 年 11 月」から引用）。このほかにもさまざまな解釈がなされているが、公共空間活用やまちづくりにおいて多く用いられている重要な概念である。

○コンパクトシティ：

「高密度で近接した開発形態」「公共交通機関でつながった市街地」「地域のサービスや職場までの移動の容易さ」という特徴を有した都市構造（平成 25 年度国土交通白書にて紹介）。これも時間の経過とともにさまざまな解釈や意味付けが加わってきており、まちづくりにおいて重要な概念と位置付けられている。

（4）提言の枠組み（ゾーン別での提示）

○県都の地理やまちの特色を踏まえ、7 つのゾーンに分けて提言する。

→ 1．徳島駅前ゾーン
→ 2．元町～阿波おどり会館～眉山 ゾーン
→ 3．新町川水際ゾーン（藍場浜～新町橋～両国橋～富田橋）
→ 4．城山～鷲の門 ゾーン（徳島中央公園のうち城山を含め東側のエリア）
→ 5．万代中央ふ頭ゾーン
→ 6．末広（アリーナエリア）ゾーン
→ 7．徳島駅北ゾーン（徳島中央公園のうち「4． 城山～鷲の門 ゾーン」を除くエリア）

○1 ～ 5 は「過去から現在に至るまで」「現状」「課題」「今後の目指す姿」「提案する施策」「事例」の順で提示する。

○6 は交通に関する施策の提案であり、「事例」は「第 4 章「まち」を支える交通」において紹介する。

○7 はまちづくりに向けた直接的な施策の提案ではなく、「今後の目指す姿」「提案する施策」「事例」を「今後について」に置き換え、調査・検討すべき内容を提示する。

（5）施策を実施する時期・期間について

○本稿では、7 つのゾーンにおいて提案する施策などについて、実施する時期・期間はあえて明示していない。

○もっとも、行政や経済界などさまざまな当事者での議論は活発に行っていただきたい。また財政面や事業遂行に要する期間などを考慮した上で、取り組む施策の可否を判断する、施策の優先順位を付けることは当然である。

図表 3-1　提案する 7 つのゾーン



出所：国土地理院「地理院地図（電子国土 WEB）」を当研究所が加工

1．徳島駅前ゾーン

（1）過去から現在に至るまで

○戦後復興の都市計画により周辺道路やバス・タクシーの動線が整備され、初代の「駅前ロータリー」として完成を見たのが 1960 年ごろ。

○その後モータリゼーションの進展、明石海峡大橋完成に伴う高速バス路線の開通などによって再整備や改良が繰り返され、「路線バス・タクシーターミナル」に「一般車両の通行」「高速バスターミナル」も加わった車両優先の巨大ロータリーとなっている現状。

○現在の徳島駅および駅前の主なビルの竣工時期

・徳島駅前再開発ビル：

1983 年完成；愛称は「アミコ」。完成当初から 2020 年まで徳島そごう（2009 年 8 月以降はそごう徳島店）が入居（2020 年 8 月閉店）。その後、2021 年 10 月に高松三越サテライトショップとして一部先行開業、2022 年 4 月に三越徳島として開業。

・徳島駅ビル：

1992 年完成；1993 年に徳島クレメントプラザ・JR ホテルクレメント徳島が開業し、駅ビルとして全面開業。

・ダイワロイネットホテル徳島駅前：

2015 年完成；2013 年にとくしま CITY が閉店し、その跡地に建築。

・ME!TEN-GA!（徳島名店街）：

2006 年（本館）・2016 年（東館）完成；ホテルサンルート徳島（2006 年開業）がメイン。旧ビルは 1957 年に完成。



写真 3-1　JR 徳島駅・駅前ロータリー　（当研究所撮影）



写真 3-2　ME!TEN-GA!・アミコビル・駅前ロータリー（当研究所撮影）

（2）現状

①統計

本ゾーンは、JR 徳島駅や大型商業施設・公共施設が集積する、中心部の象徴的なエリアである。本節では、各種統計データに基づき、本ゾーンにおける交通動向や産業構造、施設利用状況の変化からその現状を分析する。

a．四国各県の県都主要駅との比較

本稿「第２章 データからみた現状」では、2004 年から 2024 年にかけた JR 徳島駅の長期的な乗車人員の減少について触れた。ここでは、2019 年から 2025 年にかけての四国各県の県都主要駅における１日平均乗車人員の推移を比較する。高松駅が 6.6% 増加したのに対し、徳島駅は 30.5% 減と、四国の県都主要駅の中で最大の減少率となっている（図表 3-2）。

図表 3-2　JR 四国県都主要駅の１日平均乗車人員の推移

駅　名	2019 年	2025 年	増減数	増減率
高　松	12,976	13,835	+859	+6.6%
徳　島	8,086	5,619	-2,467	-30.5%
松　山	6,871	5,573	-1,298	-18.9%
高　知	5,070	3,942	-1,128	-22.2%

出所：JR 四国 WEB サイト 「輸送状況データ一覧　駅別乗車人員」

ここで考慮すべきは、他県との交通構造の違いである。愛媛県の伊予鉄道をはじめ、徳島以外の３県では私鉄や路面電車が機能し、地域の移動需要を補完している。これに対し、徳島県は四国で唯一「JR 以外の鉄道が存在しない県」であり、本来は鉄道需要が JR に集中しやすい構造を持つ。それにもかかわらず徳島駅の利用客数が大幅に減少している背景には、人口減少や中心市街地の変容、自家用車へのシフトといった複合的要因が存在する。さらに徳島市バスの１日平均輸送人員も減少しており、交通結節点としての機能低下が進んでいることがうかがえる。

b．高速バス乗り場の分散

徳島県と関西などを結ぶ主力の公共交通である高速バスの乗降拠点に目を向けると、徳島駅前だけでなく、松茂町（徳島とくとくターミナルなど）などへの分散がみられる。ジェイアール四国バスが実施しているパーク＆バスライド指定駐車場の台数をみると、徳島駅周辺の 560 台に対し、松茂町では計 713 台と徳島駅前を上回る数の駐車場が利用されている（ジェイアール四国バス WEB サイトから引用）。

これは、「自宅から松茂町の高速バス乗り場までマイカーでアクセスし、そこで乗車する」行動が市民・県民に定着したことを示している。このような郊外への乗降拠点の分散も、徳島駅周辺における来訪機会を押し下げる要因の一つとして考えられる。

c．徳島駅周辺における産業構造の変化

次に、2016 年から 2021 年にかけての本ゾーン（寺島本町西、寺島本町東、八百屋町、一番町）の事業所数データを確認する。以下では、中心市街地の動向を象徴する主要３業種に着目する（図表 3-3）。

図表 3-3　徳島駅周辺（寺島本町西・東、八百屋町、一番町）の事業所数推移

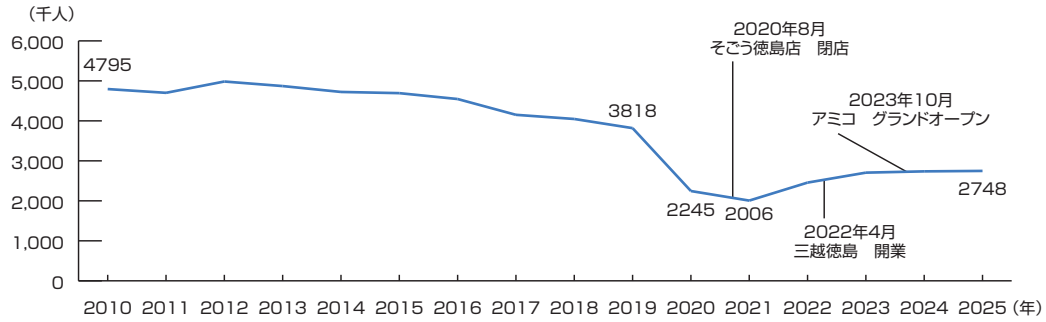
業種	2016 年	2021 年	増減数	増減率
卸売業，小売業	148	109	-39	-26.4%
宿泊業，飲食サービス業	100	98	-2	-2.0%
生活関連サービス業，娯楽業	43	33	-10	-23.3%

出所：総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査 -」

かつて中心部の商業を支えた「卸売業、小売業」が 148 箇所から 109 箇所へ 26.4%（▲ 39 箇所）減少したほか、「生活関連サービス業、娯楽業」も 23.3%（▲ 10 箇所）減少しており、物販や集客機能の縮小が顕著である。一方、「宿泊業、飲食サービス業」は 100 箇所から 98 箇所（▲ 2.0%、▲ 2 箇所）とほぼ横ばいで推移した。同業種がコロナ禍のさなかであった 2021 年にかけても大きく減少しなかった背景には、本稿「第２章 データからみた現状・統計データによる分析」でも触れた通り、特に飲食サービス業の中心地が本ゾーンにシフトしていることが考えられる。

一方、商業機能の低下を象徴しているのが、駅前に立地する「アミコ」の来館者数の推移である。2010 年には年間約 479 万 5,000 人あった来館者数は、長期的な減少傾向に加え、2020 年の「そごう徳島店」閉店も重なり、2021 年には約 200 万 6,000 人まで減少した。その後、三越徳島の出店をはじめとするリニューアル等により回復傾向へ転じ、2025 年には約 274 万 8,000 人にまで持ち直しているものの、全盛期（約 498 万人）やコロナ前（2019 年：約 381 万人）の水準には及ばない（図表 3-4）。

図表 3-4　アミコの入館者数の推移

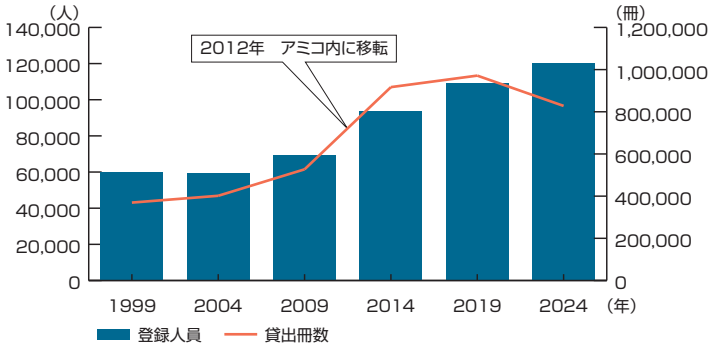


出所：徳島市 WEB サイト「徳島市中心市街地活性化基本計画」、「令和７年度 徳島市中心市街地活性化基本計画の定期フォローアップに関する報告」

d．アミコの役割の変化

アミコ内に設置されている徳島市立図書館においては、2012 年 10 月に徳島市中央公民館から移転・開館して以降、貸出冊数は移転前の約 52.7 万冊（2009 年）から約 91.7 万冊（2014 年）へと増加し、登録人員も着実な増加を続けている（図表 3-5）。

図表 3-5　徳島市立図書館における登録人員および貸出冊数の推移



出所：徳島市統計年報

近年の動向を見ると、貸出冊数はピーク時の 2019 年（約 97.1 万冊）から 2024 年（約 82.8 万冊）にかけて減少傾向にあり、年間入館者数においても 2019 年の約 57.2 万人から 2024 年には約 41.4 万人へと減少している。背景には、アミコの商業集客力の低下に加え、文化庁「国語に関する世論調査」等にみられる読書時間の減少やデジタルコンテンツの普及といった全国的な環境変化の潮流も影響していると考えられる。一方で、2018 年度から 2025 年度にかけての年間入館者数はコロナ禍を除き年間 40 万人以上の一定数を確保しており、市民の学習や情報拠点として定着している。

さらに、2022 年 9 月には「徳島県青少年センター（とくぎんトモニプラザ）」が旧徳島町城内からアミコ内へ移転・開設された。移転前の 2019 年度には約 24.7 万人あった利用者数は、2024 年度には約 13.5 万人規模にとどまり、数値上は移転前の水準に至っていない。これは、旧施設で大きな割合を占めていた体育館等における大会・イベントなどでの集客が施設規模の変更に伴い縮小したことが影響している。

一方、移転に伴い新設・拡充されたシェアリビングや自習スペースなどには中高生をはじめとする若年層が日常的に集い、勉強や交流を行う開放的な場として機能している。大人数

が集まるイベントやスポーツ利用から、駅前で中高生らが日常的に立ち寄り思い思いに時間を過ごす居場所(サードプレイス)へと施設の役割が広がっている様子がうかがえる。

このように商業集客の縮小に伴う来訪ニーズの減退がJRや路線バスの利用低迷と深く結びついている一方で、アミコ内の公共機能(図書館・青少年センター)は市民や若年層の日常的な滞在拠点として機能している。中心部に求められる役割が、「目的を持った消費・購買の場」から「滞在・交流の場」へと変化している実態が浮き彫りとなっている。

②人流データ

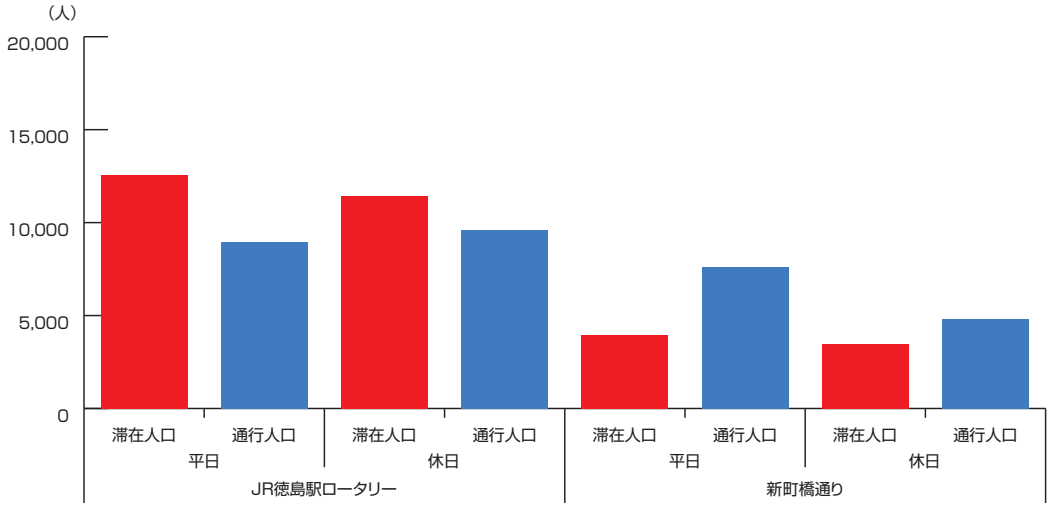
KDDI Location Analyzer（以下「KLA」)の位置情報ビッグデータを用い、JR徳島駅前周辺における人流動態を分析・整理した。なお本稿における「滞在人口」は、任意に設定した分析対象エリア(指定エリアと重なる125mメッシュ群)内に、指定した時間(15分以上)滞在している人口(推計値)を指す。一方「通行人口」は、指定した対象道路やエリア内を特定の移動手段(徒歩)で通過・移動した人口(推計値)と定義する。

a．JR徳島駅ロータリーにおける滞在人口と通行人口との比較分析

JR徳島駅ロータリーにおける人流の「質」を把握するため、「通行人口」と「滞在人口」を比較することで、JR徳島駅ロータリーの通行量(接触機会)に対しどの程度の人々が滞留・回遊に結びついているかを検証した(図表3-6)。

図表3-6　JR徳島駅ロータリーと新町橋通りにおける滞在人口、通行人口（1日平均）の比較

《条件》
集計方法：全人口推計値
データ期間：[平常時　休日] 2026年5月9日（土）～10日（日）
[平常時　平日] 2026年5月11日（月）～15日（金）



データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
調査に用いたデータはau（KDDI）スマートフォンの位置情報ビッグデータ。(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性（性別・年齢層）情報データ)
・データには20歳未満、およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
・分析結果の数値は全人口推計値（サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値）となります。

JR徳島駅前ロータリーについて、イベントが開催されていない平常時においては、平日、休日とも滞在人口が11,000人～13,000人規模、通行人口が9,000人前後となっており、一貫して滞在人口が通行人口を上回っている。これは、日常的な交通利用に伴う滞留者が一定数存在することを示している。一方元町交差点を含む新町橋通りの人流動態をみると、滞在人

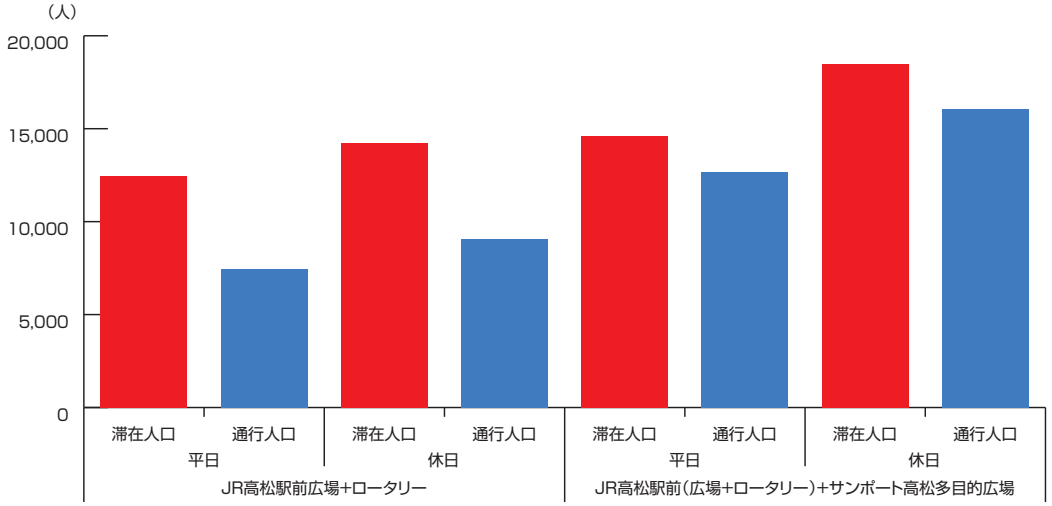
口は 3,000 人～ 4,000 人にとどまるほか、通行人口は平日の約 8,000 人に対し休日は約 5,000 人まで減少している。これは、特に休日において、同駅ロータリーに滞留する層が周辺の主要通り（新町橋通りなど）まで波及しておらず、回遊が限定的となっている実態を裏付けている。

以上の分析から、JR 徳島駅は平常時において主に「交通結節点」として利用する場所となっており、人々が目的を持って能動的に滞在・回遊する空間としてはなお伸びしろがあると推察する。

これに対し JR 高松駅では、駅前ロータリーの広場化を推進するとともに、隣接する「サンポート高松多目的広場」との接続道路について土日祝日限定で歩行者優先化（プロムナード化）を実施するなど、空間同士の連携強化を図っている。そこで、JR 高松駅ロータリーの平常時（平日・休日）の滞在人口および通行人口を検証した（図表 3-7）。

図表 3-7　JR 高松駅ロータリーにおける滞在人口、通行人口（1 日平均）の比較

《条件》
集計方法：全人口推計値
データ期間：［平常時　休日］2026 年 5 月 9 日（土）～ 10 日（日）
　　［平常時　平日］2026 年 5 月 11 日（月）～ 15 日（金）



データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

JR 高松駅ロータリー単体の人流動態をみると、平日は滞在人口が約 13,000 人、通行人口が約 8,000 人に対し、休日は滞在人口が約 14,000 人、通行人口が約 9,000 人となっており、平日よりも休日が上回っている。これは、交通結節点としての機能に加え、駅単体でも「休日に人が集まる目的地」として機能していることを示している。

さらにサンポート高松多目的広場を加えると、平日は滞在人口が約 15,000 人、通行人口が約 13,000 人に対し、休日は多目的広場でのイベント活用も相まって滞在人口が約 19,000 人、通行人口が約 16,000 人となっている。これは、「交通結節点」である駅前ロータリーとイベント開催や憩いの場となる「多目的広場」とが物理的・機能的に接続されることで、一体的な「回遊・滞留空間」として機能していることを裏付けている。

以上の分析より、単に駅ロータリー単体の利便性を高めるだけでなく、JR 徳島駅前と周辺拠点（新町橋通りなど）との空間的・機能的な連動性をいかに構築できるかが中心市街地のグランドデザインを描くうえで重要であるといえる。

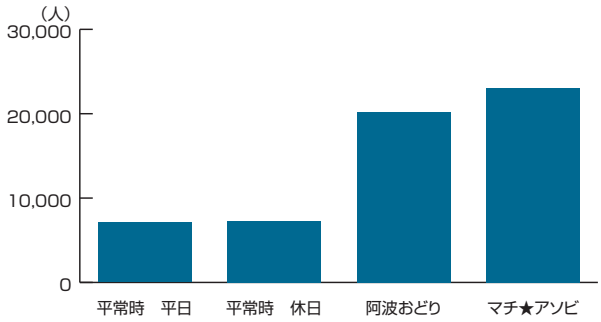
b．主要施設における滞在人口の比較（平常時と大規模集客イベント開催時）

次に、アミコを対象に、平常時（平日・休日）と大規模集客イベント開催時（阿波おどりおよびマチ★アソビ開催時）の滞在人口を比較・検証した（図表3-8）。

これによると、アミコの滞在人口は平常時（平日・休日）においては約7,000人にとどまるものの、阿波おどりやマチ★アソビ等のイベント開催時には、滞在人口が20,000人を上回る水準まで急増している。（※参考：四国内の類似施設である「いよてつ高島屋（愛媛県松山市）」や「高知大丸（高知県高知市）」と比較しても、アミコのイベント開催時における滞在人口の増加幅は突出して大きい）

図表3-8　アミコにおける平常時、イベント開催時の滞在人口（1日平均）の比較

《条件》
集計方法：全人口推計値
データ期間：［平常時］2026年5月9日（土）～15日（金）
［マチ★アソビ開催期間］
2026年5月16日（土）～17日（日）
［阿波おどり開催期間］
2026年8月12日（水）～15日（土）



データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

この分析結果は、集客力のあるコンテンツや明確な来訪目的があれば、中心市街地への広域集客が十分に可能であることを示している。

③四国他県のJR中心駅とその駅周辺の整備状況

○高松駅：2001年に現行の駅舎と商業ビル（片側）、また同年以降高松港旅客ターミナルビル、JRホテルクレメント高松、高松シンボルタワー、高松サンポート合同庁舎などが相次いで完成。2024年に高松駅商業ビルのもう一方の側が完成（高松オルネとして開業）。2025年にあなぶきアリーナ香川、徳島文理大学高松駅キャンパスが完成。

○高知駅：2008年に高架化。2009年にとさでん交通・高知駅前停留所がロータリー内に移設・完成。2010年に土佐・龍馬であい博の開催に合わせて観光・交通拠点機能を含む駅前広場全体がオープン。

○松山駅：2024年に高架化。2026年3月に松山市が「松山駅周辺まちづくりプラン」を取りまとめており、西口駅前広場整備、路面電車引き込みやにぎわい施設整備などを提示。



写真3-3　JR高松駅前広場　（当研究所撮影）



写真3-4　JR高知駅前広場
（高知県公式観光WEBサイトから引用）



写真 3-5　現在の JR 松山駅前　（当研究所撮影）



図表 3-9　将来の JR 松山駅のイメージ（松山駅周辺まちづくりプラン）（松山市 WEB サイトから引用）

（3）課題

○昭和から平成初期にかけてのロータリー整備や車優先構造化は、当時のモータリゼーションと人口増加に対応する「合理的選択」。その後の人口減少・高齢化の進展、明石海峡大橋架橋完成による京阪神への消費流出、郊外大型ショッピングセンター等の隆盛などを背景として、とくしま CITY やそごう徳島店が閉店に追い込まれたことが象徴しているように、徳島駅前は「人がいるもしくは通過しているが、経済循環（いわゆる「金回り」）は縮小」が継続。

○ JR 高松駅・高知駅・松山駅や後述の事例をみると、駅前は巨大ロータリーから広場の整備へシフトしている現状。車中心から人（歩行者）中心の地上空間へと再チューニングしようとする動きが多くみられる一方、こうした潮流から取り残されているのが徳島駅前の現状。

○徳島駅前の巨大ロータリーは、歩行者にとって元町から新町橋・眉山にかけての動線・視界を分断している現状。

（4）今後の目指す姿

①「移動の拠点」から「地上から広がる回遊・ウォーカブルの起点」への転換

→歩行者が主役の開放的な空間の構築

→シームレス＆ユニバーサル動線に配慮した施設・設備の整備

②誰もが思い思いに過ごせる「オープン＆多様なサードプレイス」の創出

→滞在することそのものが目的化

→何となく居ることのできる空間の創出

③「外でも内でも楽しめる空間」の創出

→屋内でも屋外でも居心地が良く楽しい空間

④交通・にぎわいの高次元な再構築

→公共交通拠点の再配置とモビリティ・ハブ化

→にぎわい施設の再構築

⑤防災・フェーズフリーとしても機能

→災害時におけるさまざまな拠点・ハブとして機能

＜用語説明＞

○ウォーカブル：

人が居心地良く歩ける空間やまちづくりを指す言葉。かつての「自動車中心」の道路整備や都市開発から脱却し、歩行者を優先した魅力的な空間を目指す概念として広く推進されている。

○シームレス：

複数の要素の境界や障害がなく、連続して滑らかにつながっている状態を意味する言葉。ここでは、途中でストレスなく移動できる、という意味。

○ユニバーサル動線：

年齢・性別・障がいの有無・国籍などを問わず、あらゆる人が安全かつスムーズに移動できるように計画された移動経路（ルート）を意味する言葉。たとえば、段差の解消と広い通路幅、直感的で迷わないシンプルなルート、五感で認識できる誘導（情報デザイン）といった設計や工夫がこれに当たる。

○サードプレイス：

自宅（ファーストプレイス）でも職場・学校（セカンドプレイス）でもない、居心地が良くリラックスできる第３の居場所を意味する言葉。カフェ、喫茶店、公共施設、趣味や運動の場、バーや居酒屋など、義務から解放され自由に心地よく過ごせる場所がこれに当たる。

○モビリティ・ハブ：

公共交通機関とシェアサイクルやカーシェアといった多様な移動手段（モビリティ）を１ヵ所に集約した「移動の乗り換え拠点」を意味する言葉。また単に乗り換える場所にとどまらず、まちのにぎわいや生活サービスを結合させた交通拠点としても注目されている。

○フェーズフリー：

平時と災害時という社会の状態（フェーズ）の垣根を取り払い、普段使っているモノやサービスをそのまま災害時にも役立てようという新しい防災の考え方を意味する言葉。「特別な準備をしなくても、いつもの暮らしがそのまま防災につながる」を目指す考え方や行動。

（５）提案する施策

①駅前広場の設置

○現在の徳島駅前大型ロータリー（路線・高速バス乗降場、タクシー乗り場・待機場、駐車場、道路など）として使用されているスペースの過半を「広場」に転換。

→「回遊・ウォーカブルの起点・終点」「オープン＆多様なサードプレイス」「外でも楽しめる空間」「防災・フェーズフリーとしての空間」の位置付け。

→広場には、芝生スペース、植栽、木製ベンチなどを配置。阿波おどりなども可能なミニライブ場（ステージ・屋根等）の設置。マルシェなどのイベントも実施可能な空間設計。

→徳島の誇る素材・文化の広場空間デザインへの盛り込み。

②バス・タクシー乗降場の移転

○上記①の整備に伴い、バス・タクシー乗降場をこの駅前広場とは逆のサイドに移設。

→県道 13 号線沿い（上記ロータリー南～元町交差点）も乗降場として活用。

○「徳島駅西ゾーン」の再構築と新バスターミナルの設置。

→上記バス乗降場の逆サイド移設後に、徳島駅西ゾーンにおいて、モビリティ・ハブ機能も兼ね備えたバスターミナルの設置を段階的に実施。

※たとえば、現在の価格水準では、2 階建て延べ床面積 2,500㎡規模の建築費のみで約 26 億円、3 階建て同 3,800㎡では約 40 億円、と試算。総事業費は、これに周辺も含めた権利関係の移転、周辺道路の用地取得・開発、既存建築物の撤去などにかかる費用が加わる。

③ショッピング・アミューズメント施設の拡充

○徳島駅前再開発ビル（アミコビル）また近隣も含めて、ショッピング・アミューズメント施設の拡充・設置。

→徳島県内外からのさまざまな来訪者、通勤・通学者、近隣住民などのニーズへの対応。

→「非日常感へのニーズに対応できる消費空間」の創出も必要。（「第２章　データからみた現状・３．「徳島市の中心市街地に関する意識調査」結果」参照）

→たとえば、アミコ周辺の駐車場などを転用した上で、アミューズメント施設として特に吸引力の大きい映画館の設置。

④飲食・娯楽施設の拡充

○昼夜問わず滞在者に「飽きさせない」まちとなるために、飲食・娯楽施設の一層の拡充が必要。（「第２章　データからみた現状・１．統計データによる分析」参照：本ゾーンにおける宿泊・飲食サービス業の事業所数の推移は他との比較では良好）

→特に「ナイトタイムエコノミー」の充実を図るべく、上記駅前広場での阿波おどり（練習風景含む）などに加え、「夜の駅前」を魅力的に照らす「ライトアップとナイトビジョン」によるにぎわいを創出。

→「飲食横丁」の設置によるにぎわいの創出。

⑤公共・コミュニティ機能の拡充

○アミコなどのさらなる活用も通じて、学習スペース、コワーキング、子育て支援、DX 体験、各種ミーティングなど購買目的以外でも訪れたくなる「サードプレイス機能」の拡充。

→たとえば、下記事例の「iti SETOUCHI（イチセトウチ）」のように、このサードプレイス機能を持つ施設の整備・運営を民間事業者に委ね、活性化を図る。

→たとえば、徳島市立図書館の個室化、キッズスペースの拡充など。

○行政機能の移転・設置

→たとえば、徳島市住民課や徳島県運転免許センターといった市民・県民との接点が多い行政窓口の設置。

⑥快適な移動の確保

○他ゾーン（特に後述の「元町～阿波おどり会館～眉山 ゾーン」「新町川水際ゾーン」）へのウォーカブルでの快適な移動の確保。

→迷わず誘導できる歩行者動線の設置と効果的な案内の確立（デジタルサイネージほか）。

○歩道の主要動線には部分的にスマートな屋根を設け、滞留を楽しむシンボルストリートなどではあえて屋根を置かずに植栽を設置（樹木によるナチュラルな日陰・雨よけなど）。

→「使い分け」による快適性と景観美の両立。

※この歩道については、次項「元町～阿波おどり会館～眉山 ゾーン」においても共通。

⑦防災・フェーズフリー機能の配置

○上記①～⑥すべてにおいて、ハード・ソフト両面にわたり防災・フェーズフリー機能を備えた仕様を採用。

→たとえば、地上の駅前広場を生かした災害時における一時避難・帰宅困難者対応・物資輸送拠点機能の計画的な組み込み。

（6）事例

①駅前広場

○姫路駅北

「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」というデザインコンセプトの下、2011年から整備を始め2015年に完成。キャッスルガーデン（オープン地下広場・庭園）、芝生広場などを擁している。



写真3-6　JR姫路駅前広場
（姫路市WEBサイトから引用）

○警固公園

福岡市の西鉄福岡（天神）駅前にある警固公園は、施設の老朽化や樹木の成長による見通しの悪化、視界を遮断する築山、人目につきにくい死角になるトイレなどにより、性犯罪や騒音被害などが相次いでいた。そこで、「防犯と景観の両立」というデザインコンセプトの下、築山の撤去、植栽の再配置などにより福岡（天神）駅ホームから園内を見通せるようにするといったリニューアルを2012年に実施した。以後憩いの場として広く市民に定着し、今では福岡の観光スポットになっている。



写真3-7　警固公園　（福岡市観光情報サイトから引用）

○富山駅

北陸新幹線・長野～金沢間の開業に合わせて、駅周辺整備が事業認可された。南口駅前広場は新幹線が開業した2015年に一部供用を開始し、2016年に完成。北口駅前広場は2022年に完成。イベントの実施、キッチンカーによる出店なども定着するなど、にぎわい空間として親しまれている。

この駅前広場は、「富山駅周辺地区土地区画整理事業」（総事業費約145億円）の一環として進められてきた。事業には、国土交通省の社会資本整備総合交付金が充当されている。



写真3-8　JR富山駅南口　（当研究所撮影）

②バスターミナル

○熊本桜町バスターミナル

「熊本都市計画・桜町地区第一種市街地再開発事業」として、バスターミナル、商業施設、ホテル、ホール、分譲マンション、シネマコンプレックス、駐車場を兼ね備えた複合施設が2019年に開業。建築主は熊本桜町再開発㈱、運営会社は九州産交ランドマーク㈱。総事業費は777億円であり、熊本市によるホールの取得費も含め国・県・市の負担額は441億円。



図表 3-10　SAKURA MACHI Kumamoto
（熊本市公式観光サイトから引用）

③公共・コミュニティ・多機能型施設

○ iti SETOUCHI（イチセトウチ）

2000年の福山そごう閉店後(1992年開店)、福山ロッツ(天満屋系列、2003年開店・2013年閉店)、RiM-f（リムふくやま、大和情報サービスが命名権取得、2013年開店・2020年閉店)とメインテナントが移ってきたが、2022年に地元の福山電業㈱が運営事業者として「iti SETOUCHI（イチセトウチ)」をオープンさせた。事業は1階だけで行っており、2階から屋上までは閉鎖されたままである。床面積の約半分をパブリックスペース、残りをコワーキングやイベント、オフィスやテナントなどで利用されているスペースが占めている。現在はイベント実施が大きく増加、オフィスや飲食店テナントは常に空き待ちの状態、パブリックスペースを自習室として開放することで「中国地方最大のユースセンター」にまで成長といった状況であり、「廃墟百貨店再生」の先進モデルとして広く注目されている。



写真 3-9　iti SETOUCHI でのイベント
（福山市 WEB サイトから引用）

福山電業の初期投資は約5億円であり、同施設の駐車場収入も合わせて福山市との契約期間の7年間である程度は回収できる見込み。

なおこの2階についても福山電業が運営事業者となることが決定しており、2028年のオープンに向けて整備が進められている。

○京都駅前運転免許更新センター

京都府は、JR京都駅北にあった七条警察署跡地に「京都駅前運転免許更新センター」を2016年にオープンさせた。ここでは、優良運転者と高齢者の免許更新、免許証の再交付、国外免許証の交付などができる。



写真 3-10　京都駅前運転免許センター　（「京都府平成28年度一般会計決算資料の概要」から引用）

地域防犯ステーションも併設しており、建設費は合わせて約 47 億円。

図表 3-11　徳島駅前広場のイメージ



注：当研究所撮影写真を用いた上で、AI により作成。