2. 元町～阿波おどり会館～眉山 ゾーン

(1)過去から現在に至るまで

○ 1983 年に徳島そごうが開店した影響を受け、百貨店のつぼみや、丸新が閉店。

○東新町商店街、西新町商店街も同様に活気が失われ、郊外大型ショッピングセンターの開店や明石海峡大橋開通に伴う高速バス路線の開通により、さらに人出が遠のくことに拍車。

○ 1999 年に「阿波おどり会館」が開館(「眉山ロープウェイ」(1957 年開設)の乗降場(麓側)はこの中)。昼・夜公演の「阿波おどりホール」、「阿波おどりミュージアム」、土産物を取りそろえた「あるでよ徳島」などがあり、重要な観光スポットとして定着。

○眉山山頂には過去誘客のためのさまざまな施設があったが、現在の主なスポットは展望台、パゴダ平和記念塔、眉山海月(ホテル・2024 年オープン)にとどまっている状況。

(2) 現状

① 統計

本ゾーンは、商業の中心地として発展してきた元町商店街などの商業集積と、徳島市を代表する観光拠点の阿波おどり会館および眉山を有するエリアである。本節では、各種統計データに基づき、本ゾーンにおける近年の商業動向および観光地としての利用実態から現状を分析する。

a．事業所数の推移

元町商店街における小売業の事業所数の推移(2004 年から 2021 年)をみると、2004 年の 91 事業所から 2014 年には 49 事業所、2021 年には 42 事業所へと、2004 年比で 53.8％減少した。調査体系の変更などに留意を要するものの、長期的に店舗数の減少が続いている。

2021 年の経済センサスのデータに基づき現在の業種構成をみると、全 57 事業所のうち小売業が 42 事業所と大部分を占めており、次いで飲食サービス業が 9 事業所、生活関連サービス業が 6 事業所となっている(図表 3-12)。

図表 3-12　元町商店街における事業所数の推移と業種構成

産業中分類	2004 年	2014 年	2021 年
小売業	91	49	42
飲食サービス業	集計対象外	集計対象外	9
生活関連サービス業	集計対象外	集計対象外	6
合計	91	49	57

注：各年で調査体系、商業集積地区の定義および集計方法が異なるため、数値の単純比較には留意を要する
出所：2004 年、2014 年は経済産業省「商業統計調査」、2021 年は総務省・経済産業省「経済センサス - 活動調査」

図表 3-13　元町～阿波おどり会館～眉山ゾーン(元町、新町橋、眉山町)の事業所数の推移

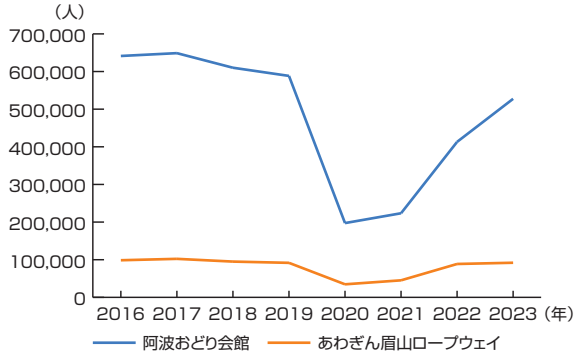
産業中分類	2016 年	2021 年	増減数	増減率
卸売業，小売業	78	54	-24	-30.8%
宿泊業，飲食サービス業	16	12	-4	-25.0%
生活関連サービス業，娯楽業	11	11	0	0.0%

出所：総務省・経済産業省「経済センサス - 活動調査」

また本ゾーンにおける主要産業の事業所数の推移について、直近 5 年間(2016 年から 2021 年)をみると、「卸売業、小売業」が 78 事業所から 54 事業所へ 24 事業所減少(▲ 30.8％)した。「宿泊業、飲食サービス業」も、16 事業所から 12 事業所へ 4 事業所減少(▲ 25.0％)している。一方で「生活関連サービス業、娯楽業」は 11 事業所で横ばいを維持しているものの、ゾーン内における商業・サービス機能を中心とした事業所の減少傾向がうかがえる(図表 3-13)。

b．観光施設等の利用動向

図表 3-14　阿波おどり会館とあわぎん眉山ロープウェイの年間利用者数推移



出所：徳島市 WEB サイト「眉山活性化基本方針 - 眉山未来プロジェクト報告 -」

阿波おどり会館およびあわぎん眉山ロープウェイの年間利用者数推移をみると、コロナ禍前の 2016 年から 2019 年にかけては阿波おどり会館が年間約 58 万～ 64 万人、あわぎん眉山ロープウェイが年間約 9 万～ 10 万人と堅調に推移した。新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた 2020 年には、両施設とも利用者数は大幅に落ち込んだが、その後、持ち直しの兆しをみせており、2023 年には阿波おどり会館が 527,467 人、あわぎん眉山ロープウェイが 91,950 人まで回復している（図表 3-14）。

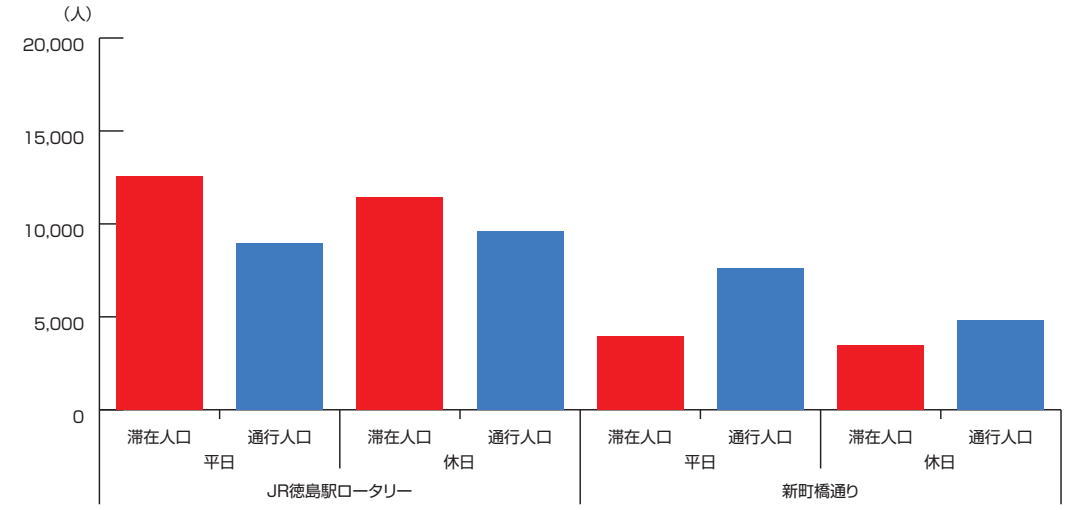
一方両施設の利用者数には差がみられ、阿波おどり会館の訪問者をあわぎん眉山ロープウェイの利用へとつなげていく点には、なお工夫の余地が残されている。今後は山頂を含めたエリア全体の魅力を引き上げるとともに、両施設間の回遊性を高めていく取り組みが期待される。

②人流データ

「1．徳島駅前ゾーン」において、JR 徳島駅と新町橋通りをはじめとする周辺地点との空間的・機能的な連動性をいかに構築するかが重要かを示した（図表 3-15）。

図表 3-15　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（再掲）

《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。

改めて新町橋通りの人流動態をみると、平日、休日とも通行人口が滞在人口を上回っていることから、同通りは「通過動線」として利用され滞留空間としては十分に機能していないことがうかがえる。特に休日の通行人口は平日の6割程度にとどまっており、休日における集客力の向上が課題として挙げられる。一方滞在人口は平日と休日で大きな変化はみられず、おおむね同水準を維持している。これは、通行客が大きく減少する同通りに対しても、「目的地」として訪れる層がいることを示唆している。したがって、新町橋通り自体の魅力を高めるコンテンツや滞留の目的を創出することで、「通過点」から「目的地」へと転換する素地を有していると考えられる。

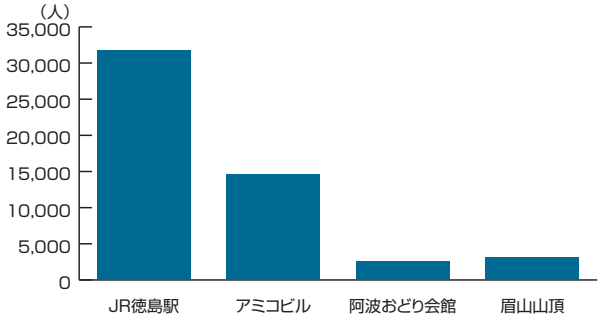
さらに、新町橋通りの先に位置する主要コンテンツである「阿波おどり会館」や「眉山山頂」の来訪者数(1週間合計)の動態を分析した(図表3-16)。

データから明らかなように、平常時において、JR徳島駅には30,000人以上の来訪がある一方、阿波おどり会館および眉山山頂の来訪者は3,000～4,000人程度にとどまっている。この差は、現状においてJR徳島駅からの歩行者を新町橋通りへと引き込むための動機付けになり得ていないことを示している。

次に、眉山山頂の来訪状況を平日、休日に分けて詳細にみると、異なる動態が観察される(図表3-17)。

図表3-16　徳島市中心市街地における主要施設の来訪者数(1週間累計)の比較

《条件》
集計方法：全人口推計値（月ユニーク）
データ期間：[平常時] 2026年5月9日（土）～15日（金）
時間帯：6：00～24：00
来訪日数：1日以上
滞在時間：15分以上



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

時間帯別の推移をみると、眉山山頂は、平日に比べ、休日においてピーク時には200人を超える人流となるなど、特に休日において一定の集客力を有していることが分かる。この背景には、眉山山頂へのアクセス構造が関係していると考えられる。山頂へは、阿波おどり会館5階から発着する「あわぎん眉山ロープウェイ」のほか、自動車によるアクセスが可能である。実際、展望台付近にある駐車場には一定数の自動車が確認されることからも(写真3-11)、マイカーやレンタカーなどで直接山頂を訪れる来訪者の存在がうかがえる。したがって、新町橋通りへの周遊を促すうえでは、山頂への移動手段における「あわぎん眉山ロープウェイ」への転換や山頂から下りてきた人流を同エリアへ誘引する施策が求められる。

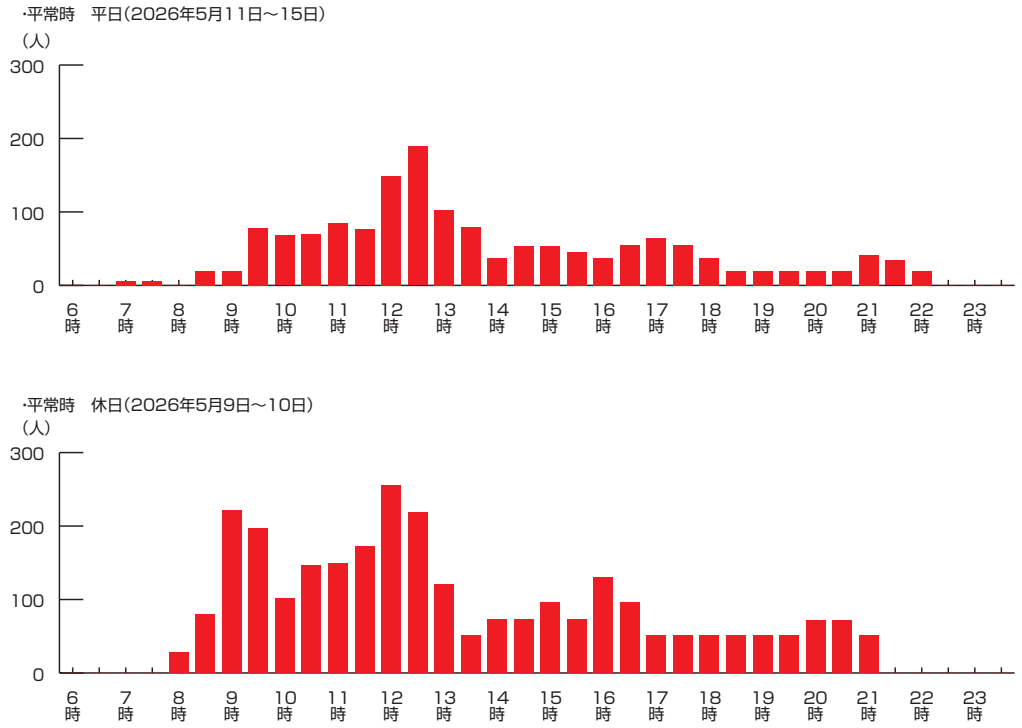
また、ピークの時間帯に着目すると、眉山山頂は12時～13



写真3-11　眉山山頂付近の駐車場の様子
(2026年9月20日（日）15時頃　当研究所撮影)

図表 3-17　眉山山頂の時間帯別来訪者数（1 日平均）

《条件》
集計方法：全人口推計値（月ユニーク）
データ期間：[平常時] 2026 年 5 月 9 日（土）～ 15 日（金）
時間帯：6：00 ～ 24：00
来訪日数：1 日以上
滞在時間：15 分以上



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

時にピークを迎え、以降は夕方にかけて減少傾向をたどる動きが確認できる。このデータは、日中に訪れた来訪者を夕方から夜間にかけて同エリア内にとどめる機能（飲食や夜間の滞留コンテンツなど）が限られている現状を示している。このことから、日中の来訪者をいかに夕方～夜間にかけてエリア内にとどめておくか、つまり、ナイトタイムエコノミーの活性化につながる施策やコンテンツの導入が同エリアにおける重要な検討課題となる。

（3）課題

○新町橋とその近辺の通行者数や滞在者数が徳島駅前よりも少ない、またそれらが平日よりも休日が少ない現状は、東新町商店街などの低迷も含めエリアの魅力のなさを明確に映し出している。

○眉山山頂については、魅力的な施設が非常に少ない、夜間コンテンツの不足などの課題を抱えており、日本でも有数の 360 度のパノラマを誇る絶景を生かしていない。

（4）今後の目指す姿

①歩行者主役の「ウォーカブルストリート化」

→ロード・ダイエット（車線縮小）と歩行者優先（歩道拡張）によるストリートの再生

→オープンエア・サードプレイス（広場・公園など）の創出

→歩くこと・たたずむことが楽しい、滞留時間が自然に増える空間

②「水平のウォーカブル」から「垂直（山頂）へのパノラマ」につなぐ「メインシンボル軸」の形成

→「何かをしている・たたずんでいる」時間消費型の体験軸として統合された一連の動線

→「シンボルストリート×ロープウェイ×山頂パノラマ」の一体化

⇒平地と山を融合させた日本有数のウォーカブル空間

⇒登る過程と山頂からの景観体験

→山頂における体験価値向上とナイトタイム振興

③「非日常」と「日常」のデュアル創出

→日常：マルシェなどの日常イベント、市民・県民などが気楽に滞在・利用する空間

→非日常：各種大型イベント、体験型コンテンツ

④「文化・歴史・自然」が交差するアイデンティティ空間の再構築

→寺社などの歴史的遺産や豊かな自然・景観を回遊・ウォーカブルと融合

→観光客はもちろんのこと、市民・県民が徳島の魅力を再発見し誇ることのできる空間

⑤防災・フェーズフリーとしても機能

→（公園を中心として）災害時におけるさまざまな拠点・ハブとして機能

※「１．徳島駅前ゾーン」における内容と同様

（５）提案する施策

①歩行者空間の創出・まち歩きと滞在の快適化（元町～阿波おどり会館）

○現行の片側２～３車線を１車線化し、拡幅した空間の歩道拡幅や緑地などに転換。

→進められている徳島県「新町橋通りウォーカブル空間検討事業」とも連動。

→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）。

※「１．徳島駅前ゾーン」の「快適な移動の確保」に関する内容と同様。

○（上記１車線化を条件として）「元町～新町橋」間の中央分離帯を都市公園として整備。

→道路を「片寄せ」して、現在の中央分離帯も合わせて都市公園として整備することも検討。

→ Park-PFI の導入により、民間の収益も含めた上で高品質な緑地・休憩空間の維持・管理。

→藍場浜公園、新町川・阿波製紙水際公園などと合わせた上での運営も検討。

○休日における歩行者天国の設定。

→徳島駅前広場や藍場浜公園、新町川・阿波製紙水際公園と一体的なイベント空間を形成。

○沿道店舗との連動と滞留機能を付加したパークストリート化。

→「ほこみち」制度などを活用し、沿道飲食店などのテラス席設置やオープンカフェ化、ストリートファニチャー設置を推進。

→日常的に利用できる休憩スペースの配置。

○視認性と回遊性を高める案内。

→徳島駅からの歩行者を自然に新町川・阿波おどり会館・寺町などへ誘導。

→阿波おどりやアニメとコラボした案内も活用。

②乗る価値・行く価値の創出と景観の強化（眉山山頂）

○「ロープウェイ運賃を払ってでも行きたくなる」魅力付け。

→山頂空間における「そこにしかない体験化」。

→絶景×食・リラクゼーション：
徳島平野と吉野川、紀伊水道を一望できるカフェ・レストランなどの整備。
→トレンドと自然の融合：
多人数が参集する野外ライブイベントなどが実施できる施設などの整備。
→ナイトタイムエコノミーの活用：
「日本夜景遺産」などのポテンシャルを生かした山頂の照明デザイン・夜間イベントの拡充。
→ストーリーを帯びたスポット：
山頂「劔山神社」のパワースポット化（たとえば、360 度に開いた“ 開運スポット ”）

③阿波おどり会館の「回遊ハブ」機能の強化

○駅前からのウォーカブル動線の到達点および寺町や眉山への回遊拠点として機能強化。
→阿波おどりやアニメなどをふんだんに盛り込んだ回遊案内の強化。
→周辺エリアの散策拠点としての利便性向上。

④寺町～大滝山（眉山町）エリアなどの歴史遺産との回遊連携

○歴史・文化を感じるサイン・歩行者導線の設置。
→寺院群・歴史遺産への分かりやすい案内標識（デジタルマップ・多言語）、舗装デザインの一体化。
○静と動のコントラストの明示。
→新町橋通りの「動（にぎわい）」と寺町～大滝山の「静（歴史・落ち着き）」を回遊できるストーリー性を持った散策ルートの構築。
→寺院や墓所・墓石が多いエリアにおける「静謐さ」の維持。

⑤防災・フェーズフリー機能の配置

○公園を中心として、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。
※「１．徳島駅前ゾーン」の「防災・フェーズフリー」における内容と同様。

＜用語説明＞

○都市公園：
国や地方公共団体が都市計画に基づいて整備・管理する公園や緑地。街区公園、近隣公園・地区公園、総合公園・運動公園、国営公園などが挙げられる。これに該当しないのは、国立・国定公園、国民公園（皇居外苑・新宿御苑など）、都市計画区域外での自治体独自の公園（山間部や離島など）、河川法や港湾法に基づいて設置された公園、民営の有料公園など。

○ Park-PFI：
PFI（private finance initiative）とは、公共施設等の建設、維持管理、運営などを民間事業者の資金、経営能力および技術的能力を活用し、民間主導で効率的・効果的な社会資本整備を行おうとするもの。PFI のうち、都市公園の整備などがこれに該当。

○「ほこみち」制度：
2020 年に創設された「歩行者利便性道路」制度。道路管理者が歩道の中に「歩行者の利便増進」を図る空間を定めることが可能。特例区域を定めることでこうした道路を活用する際に必要な道路占用許可の柔軟な認可、活用する者（占用者）を公募で選定することが可能であり、この場合は最長 20 年間の占用が可能（通常は 5 年）。

○ストリートファニチャー：

街頭や公園、広場などの公共空間に設置される屋外器具・設備の総称。単に機能を提供するだけでなく、景観になじむデザインや人々が集い交流する「居心地のよい空間づくり」の要素として近年特に重視されている。

（6）事例

①ウォーカブル・車線減少

○神戸市三宮地区

2018 年策定の神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画では、JR 三ノ宮駅南の三宮交差点を中心に人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」の創出を目指している。その第 1 段階として、交差点東側の両側車線数を 10 から 6 に減らし歩道（空間）の拡張に向けた工事を進めている（2029 年度完成目標・現在 6 車線で運用中）。また第 2 段階として、両側 3 車線化とさらなる歩道（空間）の拡張も計画されている。



写真 3-12　三宮地区の歩道・車道　（当研究所撮影）



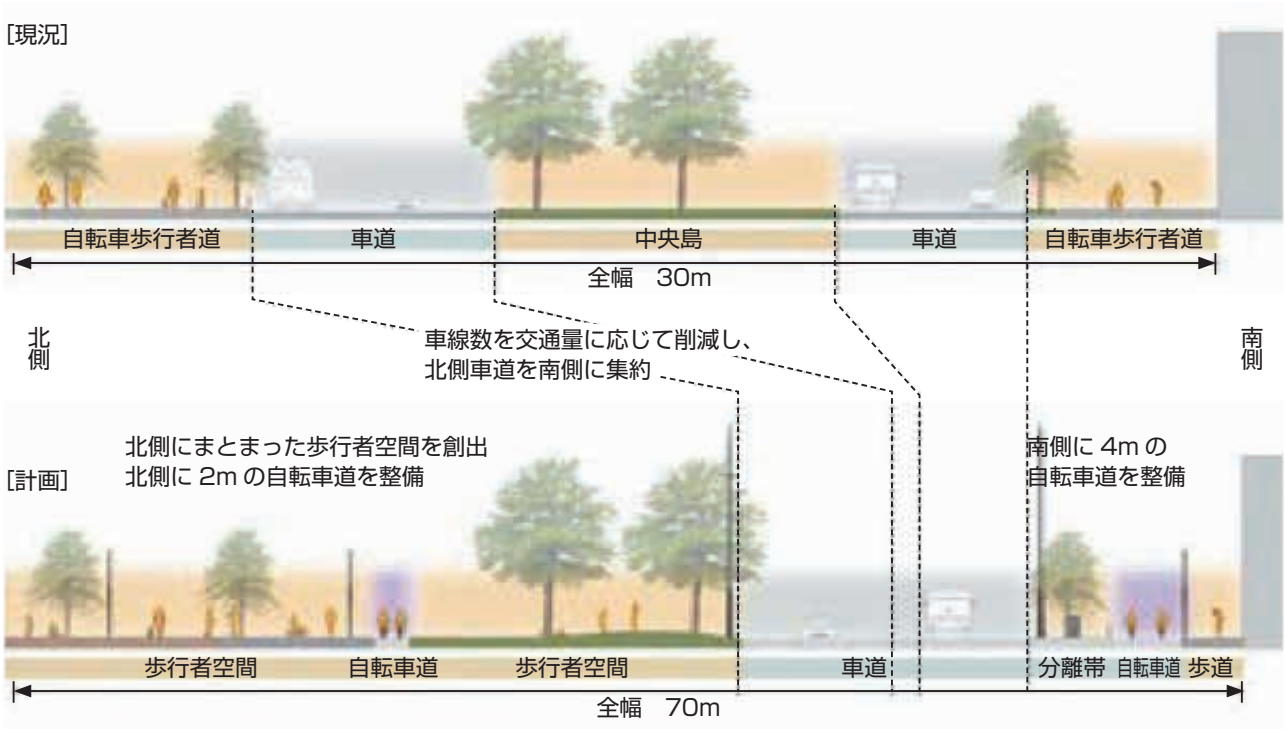
写真 3-13　「三宮交差点での車線減少（10 → 6）」＋「歩道拡張（工事中）」（当研究所撮影）

○四日市市

近鉄四日市駅と JR 四日市駅を結ぶ中央通りは、クスノキの並木など良好な景観を有するものの、歩行者にとって滞留・利活用空間の不足、歩行者通行量の少なさなどの課題を抱えていた。2023 年に「『ニワミチよっかいち』中央通り再編基本計画」を策定し、近鉄四日市駅前のバスターミナル整備に合わせ、中央通りの歩行者空間の拡張・整備を進めている。

全体計画のうち「まちなかウォーカブル推進事業」分の総事業費は約 43 億円。

図表 3-18　四日市市で進めている車線減少・歩行者空間拡張



注１：国道１号～ JR 四日市駅区間の道路の断面（イメージ）。
注２：西浦通り～市民公園東区間ではこれとは異なる形で整備を進めている。
出所：四日市市「『ニワミチよっかいち』中央通り再編基本計画」2023 年５月

②山頂

○長崎市稲佐山

山頂（展望台）から見る長崎の夜景は、2012 年、2021 年と２回にわたり「世界新三大夜景」の認定を受けている。中腹には公園があり、子ども向けの遊具、ドッグラン、小動物園、草スキー場などが整備されている。また野外音楽堂では、国内を代表するアーティストのコンサートや夏には毎年恒例の音楽イベントが開催されている。



写真 3-14　長崎市稲佐山　（当研究所撮影）

③寺院

○松江市

中心市街地圏内にある寺院としては、国宝松江城鎮護・普門院、藩主松平家菩提寺・月照寺などが有名である。小泉八雲ゆかりや怪談にも登場するなどストーリー性も有しており、観光名所となっている。



写真 3-15　普門院・観月庵
（松江観光協会 WEB サイトから引用）

図表 3-19　新町橋通りのイメージ



注：当研究所撮影写真を用いた上で、AI により作成。

図表 3-20　眉山山頂のイメージ



注：当研究所撮影写真を用いた上で、AI により作成。