

鳴門市まちづくりデザイン会議

第 7 回

議事

- (1) 前回の振り返りと現状報告
- (2) まちのコアについて
- (3) ゾーニング案検討
- (4) 駅舎・交流機能の整理
- (5) 景観デザインの検討
- (6) 社会実験について
- (7) 今後の進め方



令和8年8月10日
鳴門市役所消防庁舎3階

第6回会議の概要

①前回の振り返りと現状報告

第6回 鳴門市まちづくりデザイン会議を開催

2月の第5回デザイン会議以降に起きた現状や、鳴門市まちなか未来ビジョンのパブリックコメントの結果について報告を行ったほか、まちづくり基本計画の構成と、まちのコアについて議論しました。

参加委員：内藤座長、福井委員、永易委員、林委員、森下委員、河野委員、西谷委員、黒崎委員、池田委員

現状報告・パブリックコメントの結果

新スポーツ施設・鳴門センター街ビル・空き家活用支援制度・市役所での夕暮市場の実施等について報告しました。

- 新スポーツ施設の立地について、ボートレース鳴門西側敷地に建設することが報告され、また、今年度より「空き家活用まちづくり支援制度」の新設を報告した。

鳴門市まちなか未来ビジョンのパブリックコメントの結果を報告しました。

- 近年建設費が高騰しており、様々なプロジェクトが中止している。そのような状況を踏まえながら、未来ビジョンの実現を検討していかなければ、ビジョンを作っただけで潰れてしまう。鳴門では賢く進めていくためにもメニューを考えるだけでなく、何をどの順番でいつやるのかをしっかりと精査する必要がある。



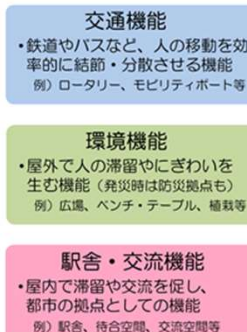
鳴門市まちなか未来ビジョン

まちづくり基本計画

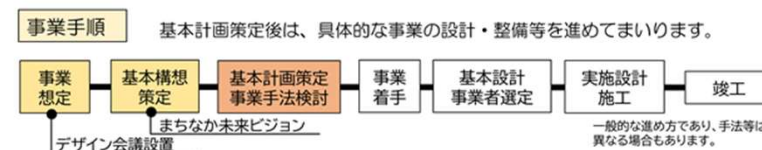
今後の基本計画策定に向けたスケジュールや内容、駅周辺整備について、議論しました。

【駅周辺整備について】

- 駅舎内の店舗として、チェーン店は難しくても、地元の食堂であれば成り立つ可能性もあり、今後事業者へヒアリングすることも必要ではないか。
- 駅の再整備を議論する上で、駅を利用する人を増やすことが重要である。その際には、昼の駅のことでなく、夜の駅のことも考えることも大事だと思う。
- 現状は鳴門駅を降りても、何もないという印象。駅が動き、西に向くことで、商店街に近づき、人の流れができていくと思う。
- 高速鳴門と鳴門駅が離れており、高速鳴門を降りた観光客が鳴門駅を訪れるためには、目的となるものが鳴門駅に必要。鳴門駅の観光案内所が鳴門の歴史や自然等の情報を発信するような拠点となれば、鳴門駅に人が来るのではないか。
- 他都市では、道がわからないと交番に行ってしまう。交番と観光案内所が隣接するなど、その位置関係も駅整備を考える上で重要である。
- 駅を動かし、谷通りが川まで抜けて、まちの構造が大きく変わり、撫養川を県と調整しながら、有効に活用していく必要がある。
- 交通利便性を向上させることは重要であるが、交通の便がよくないことで、滞留する時間が増えるということもあるため、バランスを意識しながら、まちづくりを進めることが重要。
- 駅はいろいろな人が交差する場所であることから、利便的なものをつくるべき。



駅周辺の施設



今後の事業手順(想定)

第6回鳴門市まちづくりデザイン会議 議事録 概要版

会議の日程

- 第1回 令和7年3月24日(月) 済
- 第2回 令和7年6月13日(金) 済
- 第3回 令和7年8月 9日(土) 済
- 第4回 令和7年12月2日(火) 済
- 第5回 令和8年2月18日(水) 済
- 第6回 令和8年6月 2日(火)

13時半～15時半

鳴門市役所2階大会議室



第6回の会議の様子

第6回会議の概要

①前回の振り返りと現状報告

- ・ 撫養川を活用したアーバンSAPは人気が出るコンテンツになると思う。もし泳げるのなら泳げる場所であってもいいのかなと思いました。
- ・ 最近、まちなかを外国の方が歩いているのを目にする。外国の方々は、歴史の流れに忠実に動きたいということで一番礼所をはじめに見に来られる方が多い。お遍路巡りのはじめは撫養港から始まり、撫養街道を通っていた。そのような歴史を大事にするためにも、**鳴門駅周辺を一番礼所に行く前のゼロ番礼所的にして、鳴門に宿泊してもらってから一番礼所に行ってもらいたい**のが、よいではないか。
- ・ お遍路は鳴門の宝である。原点に立ち戻り、私たちの誇りとして、**まず鳴門に入ってもらい、ここからスタートするがまちづくりに活かせればよい**のではないかな。
- ・ 関西から来る人には、高速鳴門が鳴門の玄関口となっており、**まちをよくするには鳴門駅を移転だけでなく、町全体での交通体系を見直すことも必要である**。
- ・ 地方都市で広いスペースがあるにもかかわらず、木が少ない場所に感じる。**鳴門を木陰がいいと思うまちにできれば、都市部との差別化を図れる**と思う。
- ・ 汽車公園の整備や観光案内所を充実させるには、鳴門市役所の別の課との連携も必要となる。行政は縦割りで大変と思うが、うまく連携して進めてほしい。
- ・ **駅に必要なコンテンツを考えると、コンテンツとアクティビティと施設を区別したほうがいい**。駅に必要なのか生活の中のどこかにあればいいのかを考えるべき。
- ・ **小さいことからでもいいので、短い時間でできるだけ子どもたちが望んだことを実現するような計画にしたい**。

【交通量調査について】

- ・ 交通量分析では、鉄道を利用されている方だけでなく、鉄道を利用されていない方にも聞く方法を検討してほしい。
- ・ 交通量調査をやるとなかなか元気のいい数字が出てくる可能性がある。ただ、**駅の役割はどれだけの人数が使っているかではなく、鳴門というまちが孤立しないでほかとつながっているというメッセージもある**。そこも頭に入れて交通量調査を行っていただきたい。

【ワークショップについて】

- ・ 若い人に支持されないまちづくりはアウトである。若者が未来を感じられないまちは滅びていく。若い人へのヒアリングは、若い人を味方につけるという意味でも入念に行っていただきたい。
- ・ 教育委員会行政の中ですと、本音が聞けない可能性がある。放課後のことを聞くのであれば、先生は外に出てもらうなど、上手く意見を引き出してほしい



中高生ワークショップの内容

まちのコアについて

まちのコアの位置について、鉄道の技術的観点から移転可否を議論しました。

- ・ ふたつの東西軸の間に置くと、軌道が直線的な部分であり、**技術的な問題が少ない**。
- ・ 技術的な問題も踏まえると、ふたつの軸の間が一番現実的であると思う。
- ・ 道路を工事するときは、迂回路を設けることができるが、**鉄道の場合は迂回路がなく、運行しながら工事をしないといけない。お金と時間の制約があるため、何を重視していくがポイントとなる**。



鳴門踏切



曲線部状況



軸の位置と鉄道の関係性

社会実験について

未来ビジョン実現に向けて今後実施する社会実験の内容について議論しました。

- ・ 社会実験は成功させないといけない。成功しないと今後やめておこうみたいな話になってしまう。
- ・ 社会実験の結果を踏まえて、谷通りの車線数変更の検討もできるとよい。
- ・ **汽車公園はベンチが多かったり、木が多すぎて暗いイメージがある。子どもがわくわくするような楽しい公園にしたい**。

次回の議論の方向性

- ・ 駅前に必要なコンテンツ、機能及び配置を整理する
- ・ ゾーン案やコアの位置の評価の検討を行う
- ・ 景観デザインの方向性を検討する
- ・ 社会実験の進捗状況を共有する

これまでの会議で議事録や資料については、市公式ウェブサイトをご覧ください。右のQRコードからも閲覧できます。



§ 次回は、8月開催予定です。ウェブサイト・広報紙にてご確認ください。

中心市街地でのイベント

第6回デザイン会議以降の中心市街地でのイベント

- ・6月20日 100円商店街Plus
- ・7月 7日 市役所セタマルシェ
- ・7月18日 大道銀天街納涼市

市役所
セタマルシェ



中心市街にて、数多くのイベントが開催されております。
納涼市は、第50回記念であり、4月にヒアリングを行った商店街メンバーが中心となり、多くのステージイベントやゲームが開催され、大盛況となりました。

大道銀天街納涼市



市街地整備課Instagramの開始

7月より、本事業の取り組みやまちづくりの様子を発信するため、Instagramを開始しました。

これまで、ウェブサイトや広報紙を活用した事業紹介を行ってききましたが、さらに中高生や若い方への発信力のあるInstagramを利用することで、周知の強化を進めます。

また、事業の紹介・説明だけでなく、まちの状況やイベントなどについても「#むやるんじょ」を活用しながら発信していきます。

<https://www.instagram.com/shigaichiseibi?igsh=ZHpOYXl3YnZ1cmtY>



Instagramサイト

「リノベーションまちづくり」推進事業

昨年度より進めているリノベーションによるまちづくりの今年度初の講演会が「ケアし合う関係性がまちの未来をつくる」と題して7月12日に開催、約50名が参加しました。

まず、どういう街にしたいのかを語ることが大事であること、まちなかで人と出会い、立ち止まる関係性が、まちを作っていくことなどが紹介されたほか、成果指標として路線価が上がるのが街として正解なのか、立ち止まるきっかけが増えた、挨拶する機会が増えたが、まちづくりの指標となるのでは、などの意見交換が交わされました。



10月には、実在する空き家や空き店舗、空き地などの遊休不動産を題材に、遊休不動産と周辺エリアを再生する事業プランを3日間かけて作成し、最終日に対象案件の不動産オーナーの皆さんにプレゼンテーションを行う「リノベーションスクール」が開催されます。

リノベーションスクールはこれまでも全国各地で開催され、さまざまな職種/業種の人たちが参加し、これをきっかけとして、各地に新しいチームやプロジェクトが立ち上がってきました。鳴門市では今回初開催であり、参加者を募集しております。

開催概要 日時：10月16日～18日 会場：鳴門市役所本庁舎



第7回デザイン会議での確認内容



今会議(8/10)で確認すべき事項

- コア候補地の方向性
- 駅前空間の配置方針
- 駅舎・交流機能の規模
- 導入機能の優先順位
- 次回会議までに検討すべき事項



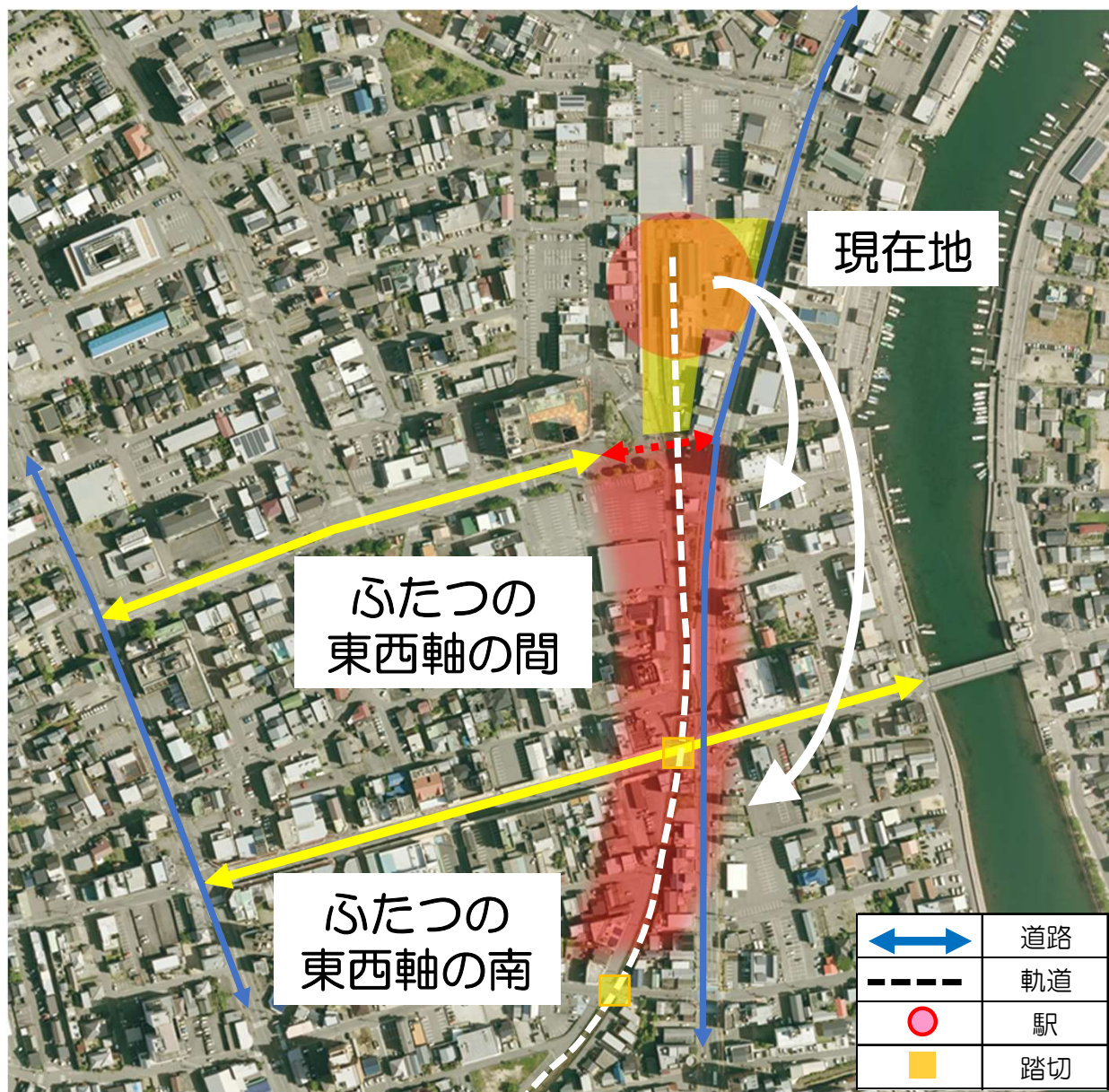
基本計画で示すべき事項

- 事業目的及び事業方針
- 対象エリア及び事業区域
- 土地利用と都市構造
- 駅・駅前広場・交通計画
- 歩行者・道路・駐車場計画
- 導入機能と施設規模
- 公共空間景観方針
- 管理運営および民間活用方針
- 概算事業費と財源
- 事業手法
- 整備方針およびスケジュール
- 目標指標

まちのコアについて

②まちのコアについて

<第3回・第4回 会議資料再掲>



コアが どの場所にあれば、
都市構造が活性化し、
民間投資を誘引できるか



【第3回会議】での提案

- ① 現在地で西向き
- ② ふたつの東西軸の間
- ③ ふたつの東西軸の南

検討要件

- ・ 駅とまちの関係性
- ・ 駅と道路の関係性
- ・ 交通結束機能の確保
- ・ 鉄道の技術的可能性
- ・ 周辺の発展性



①-③案を比較

まちのコアの検討の視点

まちのコアの位置の比較検討の視点

<第5回 会議資料再掲（一部追加）>

第4回会議 での視点	比較検討の視点	視点の概要
駅とまちの 関係性	まちの構造	このエリアの歴史背景を踏まえて、「駅」がまちの中心（コア）として十分な役割（周辺に繋がる人の動線のハブ）を発揮することができる。
	アイデンティティの 醸成	撫養街道における人の往来の起点としての役割を発揮できる。
駅と道路の 関係性	回遊性の向上	駅を中心に、各ゾーンへの回遊性向上が期待される。
交通結節 機能の確保	JR乗客への影響	現在の鉄道駅利用者の利用利便性が確保される。
	交通結節機能 維持・強化	鉄道とバス、タクシー等、2次交通との交通結節機能が維持、強化される。
鉄道の技術的 可能性	鉄道駅の設置の 行いやすさ	既存の鉄道線形や市街地の状況を踏まえ、鉄道駅の設置が行いやすい。
周辺の 発展性	駅跡地の活用しやすさ	駅が移転した場合に、その跡地の活用をまちの発展につなげやすい。
	撫養川との関係性	撫養川の水辺を活用したまちづくりとのつながりを生み出しやすい。
防災対応力	津波災害の影響	津波災害のリスクを地理的要因や避難計画にて対応できる。
実現可能性	合意形成の容易さ （地権者調整）	新たな駅の設置に際して生じる影響（用地の確保等）に関する合意形成が行いやすい。
	実現までの時間	早期に実現できる。

まちのコアの検討①

②まちのコアについて

① 現在地（駅舎両向き）

現在の軌道やホームを維持し、駅舎の向きを変えることで、駅の東西に人流を作り出す。

コア検討地概要

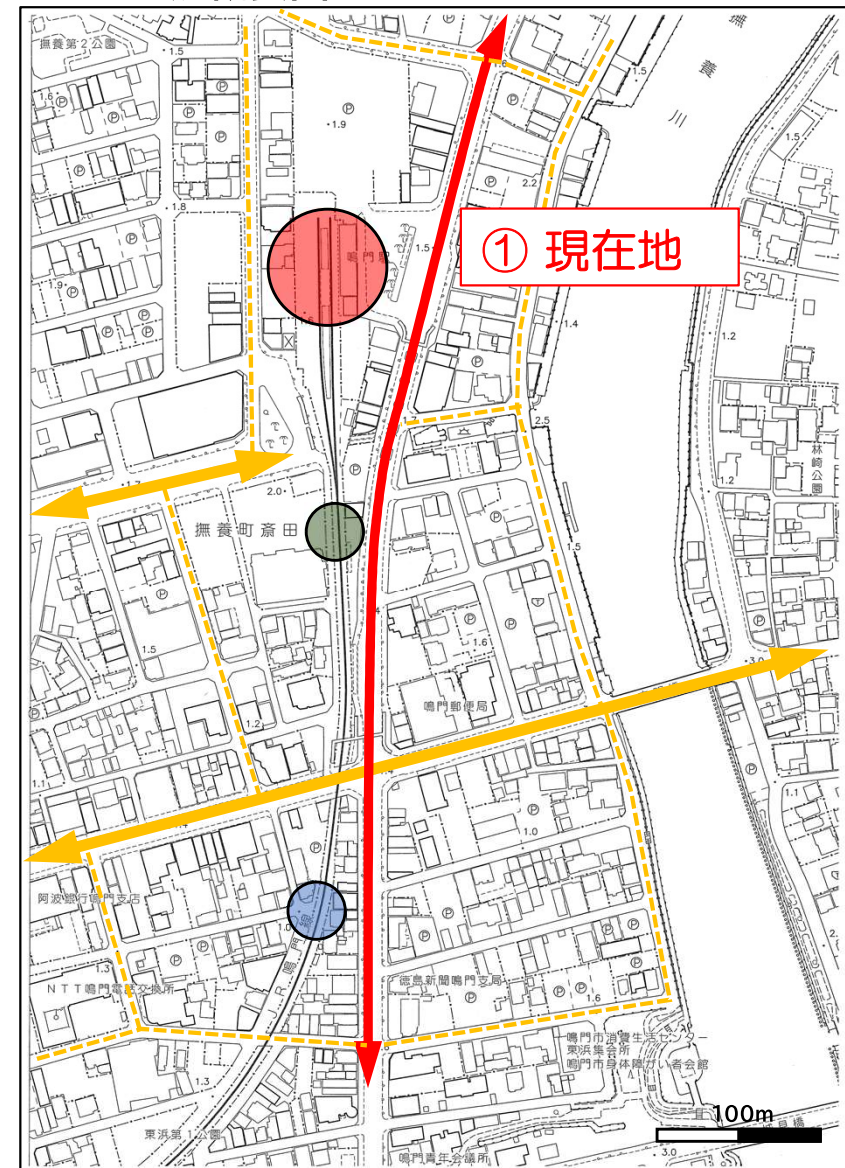
- ・ 東側は、現在のロータリーと国道28号が隣接
- ・ 西側は、事業所等が高密度で立地
- ・ 西側は、2車線の市道が近接
- ・ 北側はドラッグストアが隣接

検討内容

- ・ 西側に駅舎新設の場合、用地取得が必要。
- ・ 西側は、2車線道路が近接し、ロータリーの設置が困難。また、バス等は駅北側道路から大きく回り込む形となり、運行上不利である。
- ・ ロータリーの東側存置は、利用者が分散化し、駅西への流れ強化が困難。東西設置は機能分散を招く
- ・ 橋上駅(線路の上に駅舎を設け、両側を自由に行き来できる駅)は、平面駅と比べ、昇降がある分、乗客の利便性が悪い。
- ・ 軌道および制走堤(列車の行き過ぎを防ぐ線路終端の設備)があるため、既存敷地の平面上に東西側への車道の新設することは困難。

コア地点概要図

S=1/5,000



まちのコアの検討②

②まちのコアについて

② ふたつの東西軸の間

斎田鳴門駅線と斎田撫養駅線の2つの東西軸の間に
駅舎を移転し、周辺への新たな人の流れを作る

コア検討地概要

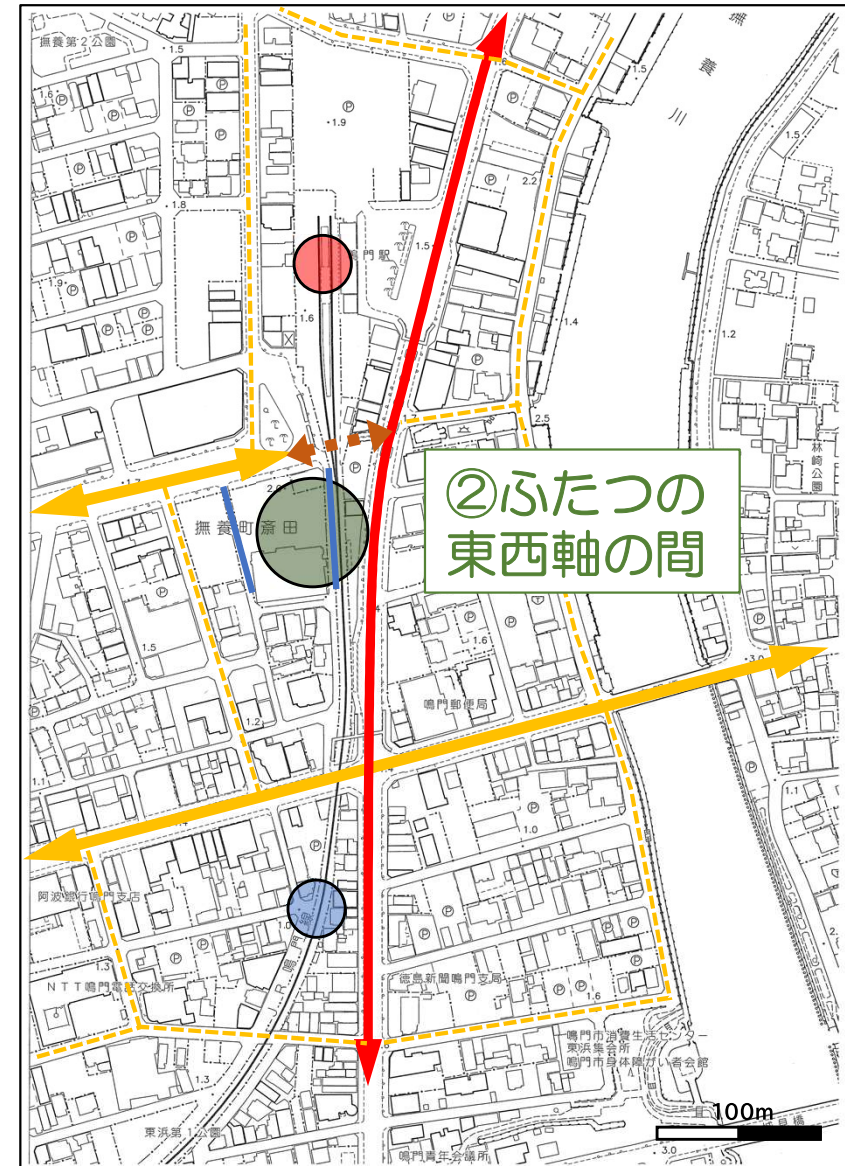
- 現在の駅から南へ150m
- 北側は谷通りに隣接
- 東側は、国道28号が南北に隣接
- 西側は、ディスカウストアとその駐車場が大きく広がる
- 西側に谷通りと商店街を結ぶ主要市道がある

検討内容

- 東側は国道が近接するため、西側に駅舎を新設。
- 西側は、南北の市道を2つ廃止することで、約7,000㎡の敷地を活用できる可能性がある。
- 北側の市道(谷通り)は、軌道が無くなることから更に東側へ延伸が可能となり、国道との接続が可能。
- その北側のJR用地は、駅移転後は跡地となるため、新たに駅北用地としての活用が可能である。
- 当該敷地と商店街&谷通りの近接性は高い

コア地点概要図

S=1/5,000



まちのコアの検討③

②まちのコアについて

③ ふたつの東西軸の南

大道銀天街の南東部の斎田鳴門駅線と接する位置に、駅舎を移転し、周辺への人の流れを作る

コア検討地概要

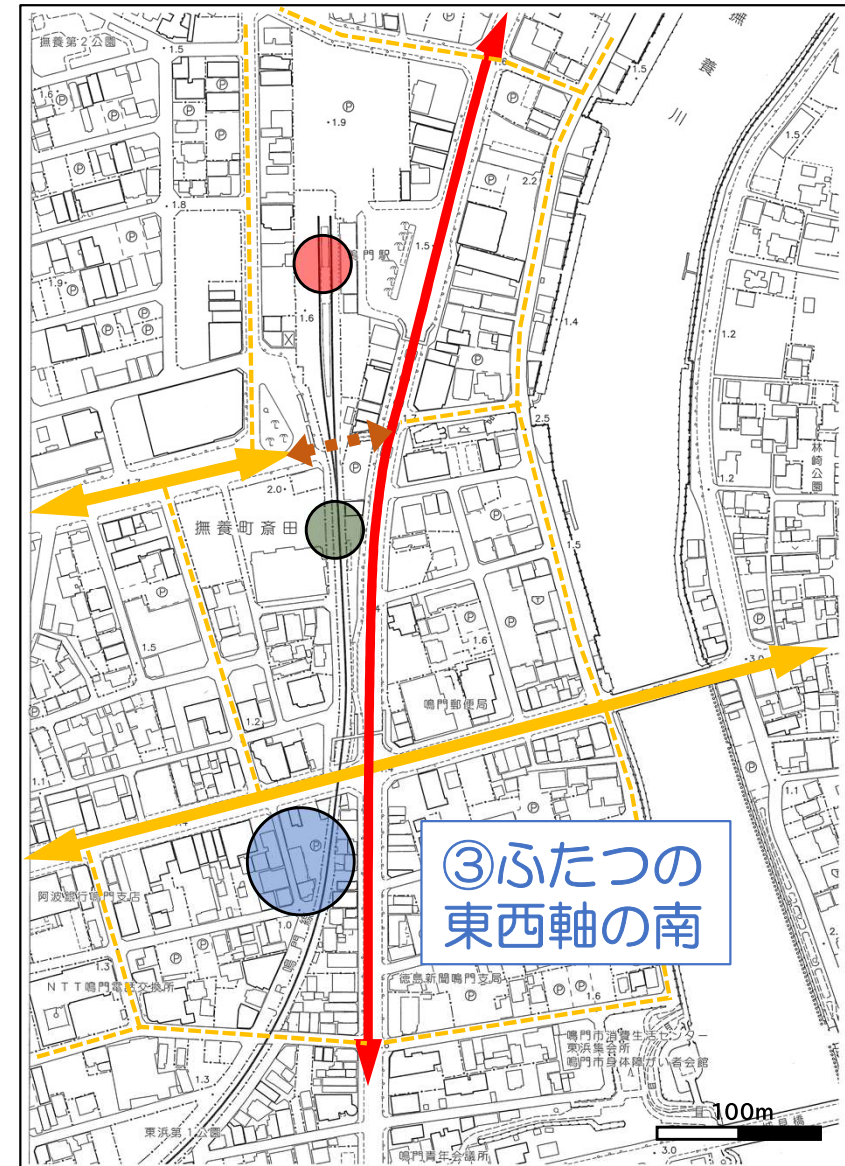
- ・現在の駅から南へ400m
- ・北側と西側は、大道銀天街の店舗が高密度で立地
- ・東側は、国道28号が南北に隣接
- ・南側は、住宅が広がり、鳴門踏切がある

検討内容

- ・曲線半径が、鉄道の技術基準に基づく駅設置の条件を満たさないため、現在線上でのホーム設置は不可。
- ・商店街は、建物が密であり、駅前広場やロータリーの配置には、商店街の多くの移転が必要となる。
- ・南側に鳴門踏切があるが、近接のため撤去の必要があり、まちの道路の形態にも影響がある。
- ・商店街に最も近い立地となるが、逆に現駅周辺からは最も離れることとなる。
- ・軌道廃止長が長く、残地面積=土地活用面積が大きい

コア地点概要図

S=1/5,000



まちのコア位置比較検討①

比較項目	比較検討の視点	指標	評価		
			① 現在地	② ふたつの東西軸の間	③ ふたつの東西軸の南
駅とまちの 関係性	まちの構造	都市軸との関係性	変化なし 駅を西向きにすると国道 との関係性低下。東向き では現状と変わらず	東西都市軸強化 国道と接続する 東西との隣接で まちの中心化	東西都市軸強化 谷通りはやや遠いが 踏切廃止の効果も 都市構造として良い
		商業地重心からの距離	②③と比べて、①は北に偏位し、コアの影響を全域に出し難い 【都市計画図 川西地区商業区域】		
			① 330m	② 239m	③ 240m
		500m圏商業地域面積	徒歩買い物圏内の商業用地 ②は商業地が周りを取り囲み、まちとしての 中心と成り得る場所【都市計画基礎調査_商業用地】		
	アイデンティティの 醸成	撫養街道からの距離	①は残り2案と比べかなり遠い 【撫養街道からの直線距離】		
			① 325m	② 165m	③ 65m
駅と道路の 関係性	回遊性の向上	幹線道路接続数	②③は、東西軸と国道の接続可能性がある ①は国道のみに接続し、東西への影響を及ぼしにくい。【交通量調査】		
		東西軸との関係	谷通りは近いが、商店街 とは離れたままで、接続 に課題が残る。	2つの東西軸の中間とな り、ともに近接する。	商店街には近接するが、 谷通りからは離れ、軌道 跡の活用で接続
		中学高校加重平均距離	中学生・高校生がどれだけ駅施設を利用し易いか。 第一中学校・鳴門渦潮高校から近くなるため、南側へ行くほど有利である。 【各学校からの距離×生徒数による加重平均】		
			① 1,237m/人	② 1,122m/人	③ 1,050m/人
交通結節 機能の確保	JR乗客への影響	乗換距離	①は現ロータリーで想定、②③は配置により良化の余地有り		
		800m圏人口	駅まで歩いてくる距離での人口 【国勢調査_人口メッシュ】		
			②が高く、①③が若干劣る。川東地区は文明橋までの迂回が必要として分析		
			4,700人	4,904人	4,572人
		駅前駐車可能台数	①は、旧キョーエイ駐車場活用と想定されるが、やや距離は離れている。 ②は現駅跡地を活用、③は民地取得により駐車場を新設となる。状況的には ②が最も大きく確保できるか。【図面からの想定】		

まちのコア位置比較検討②

比較項目	比較検討の視点	指標	評価		
			① 現在地	② ふたつの東西軸の間	③ ふたつの東西軸の南
交通結節機能の確保	交通結節機能維持・強化	交通モード	②は、谷通りの延伸により循環バスの8の字運航の検討が可能となり、高速鳴門からの駅までの短縮化が図れる。③も同様である。 ①はロータリーが西側になると大きく回り込み良化とはならない。サイクリングや新モビリティに対して、可能な敷地余裕が必要である。		
		駅前広場整備面積	①は西側に道路があり、ほとんどその場所が無い ②③は、交通広場と併せて5000m ² 程度は確保可能		
鉄道の技術的可能性	鉄道駅の設置の行いやすさ	軌道移設延長	②③は、それぞれ南に駅を移設することにより、駅移転および軌道撤去が必要となるが、①は駅舎以外の移転の必要はない。【鉄道技術検討】		
		最小曲線半径	① 0m	② 約150m	③ 約400m
			③は鉄道技術基準に基づく曲線半径R=400mを満たさない ①②は、ほぼ直線区間であり制約は少ないと想定【第6回デザイン会議資料】		
			① -	② -	③ R=300m
周辺の発展性	駅跡地の活用	開発可能面積	JR跡地関連としてどれだけ民間活用できる用地が確保できるか ①はロータリーが西側へ移転した場合【図面算出】		
			A=3,000m ²	A=8,400m ²	A=9,600m ²
	撫養川との関係性	駅と撫養川との距離（道のり） 水辺空間の視認性	①は撫養川の確認が難しいが、②③は駅の立地場所により可能 ②は水路を活用した場合、撫養川への接続性が生まれる【現地調査】		
			① 220m 視認性なし	② 140m 視認可能	③ 270m 視認可能
防災対応力	津波災害	津波基準水位	3案とも大きく変わらないが、駅舎・駅前広場には、観光客等が安易かつ安全に誘導できるような防災への対応性も考慮【徳島県津波浸水想定】		
			H=1.4m	H=1.1m	H=1.9m
実現可能性	合意形成	用地確保の容易さ	JR敷地が主であるが、事業設定エリアによって変動する	面積の広い筆が多いが、事業設定エリアによって変動する	住宅地にも近く居住者のほか事業者も多い。多くの地権者が存在
	実現までの時間	駅及び周辺設備の完成予想年度	①は軌道敷きの移転が無いが、駅舎新設には他の2案と同様の時間がかかる。③は工事エリアの大きさから時間的な制約が大きい		

まちのコアの検討まとめ

① 現在地（駅舎西向き・両向き）

駅のポテンシャルが活かせず、変化が小さい案

メリット：

駅西側との連携強化
既存バス停など駅前施設を活用可能
鉄道設備の変更が少なく**実現性が高い**

デメリット：

コアは北に片寄ったままである
駅前の**構造が大きく変わらず**、波及効果が限定的
新規活用できる土地がほとんど生み出せず、**民間投資が誘引できない**

② 2つの東西軸の間

東西軸を利用し、まちづくり効果が最も発揮される案

メリット：

コアが**まちの中心に近づく**
2つの商業軸の間に駅が入り、
双方へ人流を供給できる
既存駅用地の再活用により**民間投資を誘引**
撫養川方面への距離・視認性ともに高い

デメリット：

駅設備移転についてJRとの詳細な検討が必要
駅及びロータリー等の用地の確保が必要
バス停など**交通結節機能の再配置**が必要

③ 2つの東西軸の南

変化を生む敷地が少なく、技術的・財政的ハードルも高い案

メリット：

コアが中心へ近づき、**南側商店街へ**
直接人流を誘導できる
踏切除去が可能、**廃線跡を**
緑道・遊歩道として整備できる
撫養川沿い開発との連携が期待できる

デメリット：

曲線部への駅設置検討が**技術上困難**
駅前広場やバス乗り場の用地確保が難しい
建設コストが最も高くなる可能性
北側商業地や谷通りとの**距離がやや離れる**

②「2つの東西軸の間」が相対的に最も有利と考えられる ⇒ ゾーニング検討へ

市中心部の交通流入調査

②まちのコアについて

駅前広場の規模算定及び将来の道路交通ネットワークに基づく交通処理に関する検討を行うため、将来の交通量変動の基礎資料とするため、駅周辺主要路線における交通量調査を実施しました。

調査日時：7月7日
7時～19時（昼間12時間）



調査状況（鳴門駅前流入口）

前回の調査（令和7年5月21日実施）

- ・国道28号・黒崎バイパスの通過量が、斎田鳴門駅線・大道銀天街の4-6倍と、南北方向と比べ東西方向は圧倒的に少ない。
- ・通学時間帯以外の歩行者・自転車交通量はほとんどない。

今回の調査速報値

斎田鳴門駅線：763台（-56台） 接続道路：816台（新規）
大道銀天街：1,169台（-64台） 鳴門駅前：386台（新規）

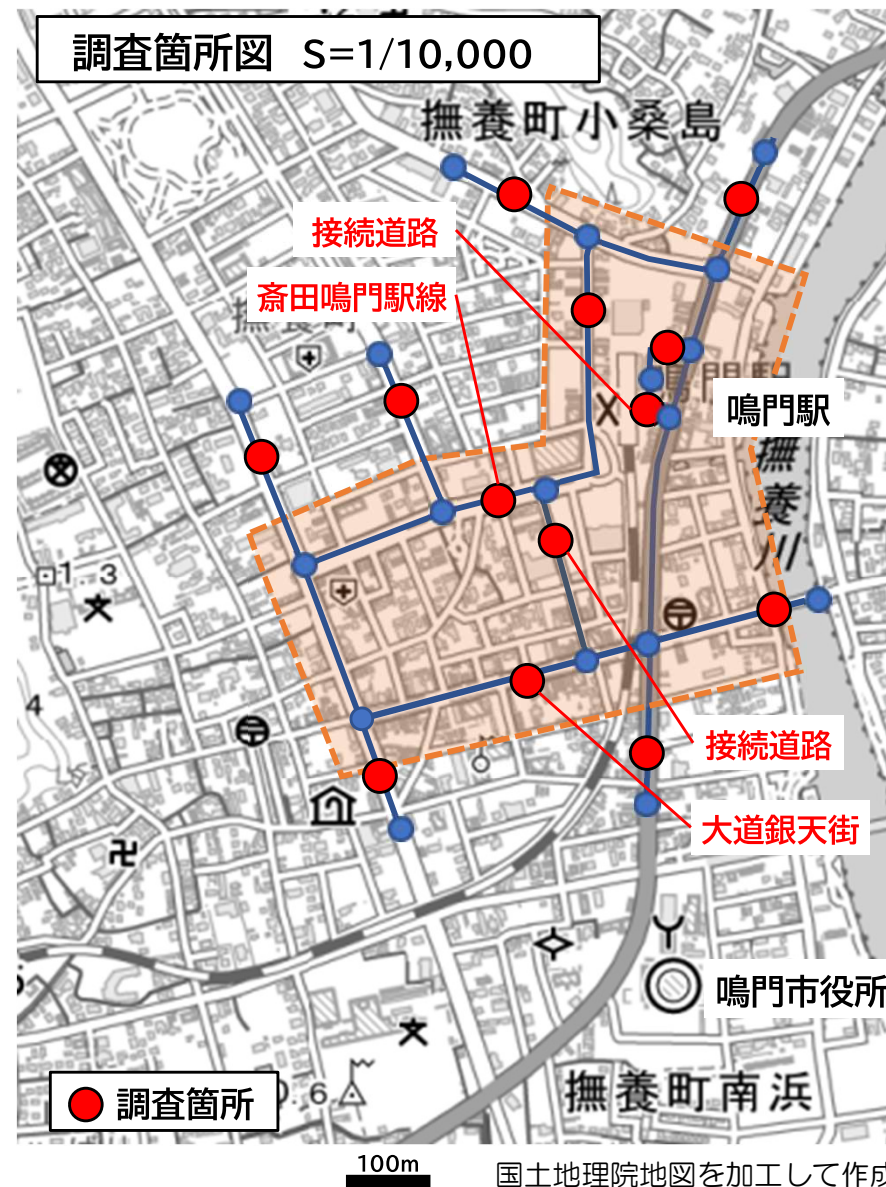
※西行・北行・流入台数を表示（）内は前年数値との比較

今後、調査データの解析を実施することにより、

- ・対象エリアにおける滞在、通過状況の把握
- ・谷通りへの通過需要及び潜在需要の把握
- ・鳴門駅利用関連交通の流入出動向の把握

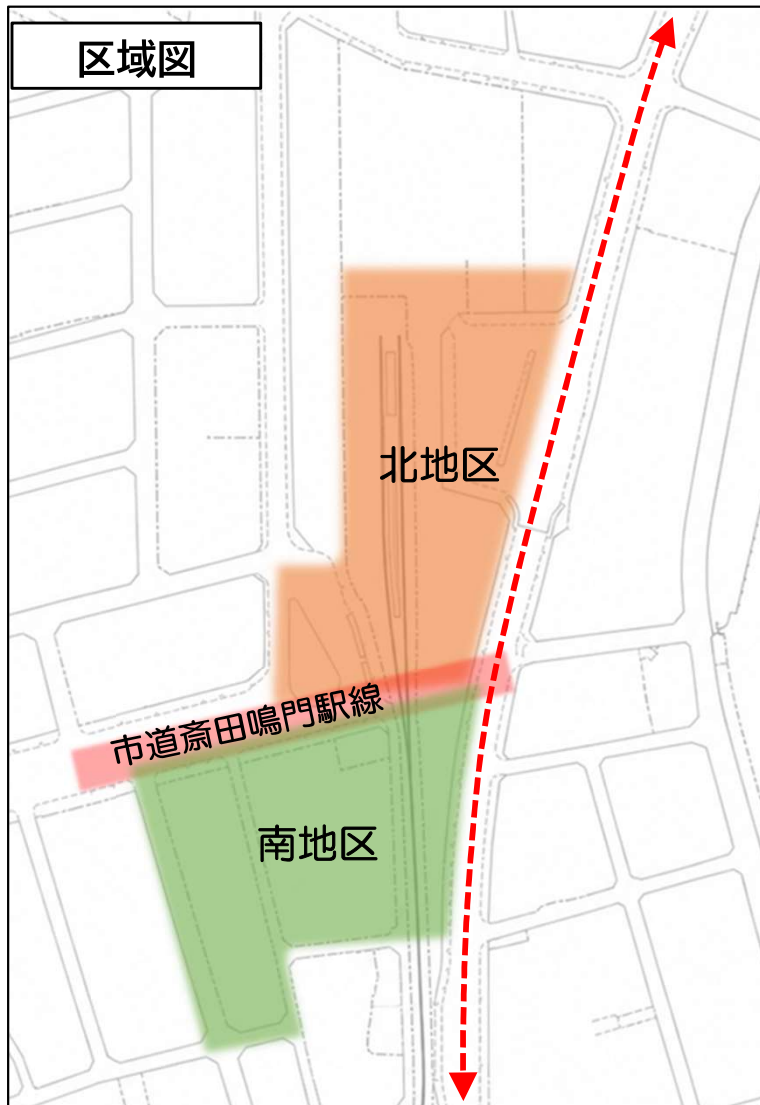
を分析し、中心市街地での構造再編における交通需要や駐車場の需要予測などを確認する予定です。

（次回デザイン会議にて報告予定）



パブリックゾーンのゾーニング概要

③ゾーニング案検討



【注】 区域図は、ゾーニング検討のため地区設定したものであり、今後の検討により内容が変更される可能性があります。

市道斎田鳴門駅線

鉄道軌道敷の廃止により、東へと延伸し国道との接続が延伸が可能となる。いわゆる「駅前通り」に。

北地区

- ・ 鳴門駅やホームなどの鉄道関連施設と付随する駅前ロータリーのほか、テナントビル等が立地している。
- ・ 東側は国道に、南側は東西軸の市道斎田鳴門駅線に面している。
- ・ 空間面積は駅西ロータリー部を含み約10,000m²

南地区

- ・ ディスカウントストア及びその駐車場が立地している。
- ・ 駅の移転により、将来的な駅舎の建設地となる。
- ・ 西側に、商店街に繋がる南北道に面している。
- ・ 空間面積は軌道敷を除くと約7,700m²

※ センター街（旧キョーエイ）については、その活用について、所有者が検討を行っています。市は、所有者代表に補助金を活用した建物の除却について説明を行っており、今後も継続して意見交換を進めていく考えです。

パブリックゾーンのゾーニング検討

導入機能の考え方 ゾーニング検討は、以下に示す各機能ごとの条件から配置の検討を行います。

駅舎・交流機能：（規模等詳細はp.21～）
軌道の東側は国道隣接により立地不可、西側に配置
駅としての必要機能を確保しながら、にぎわい・滞留を
促す空間として整備

交通広場（ロータリー関係）：【現状規模を想定】
バス： 路線バス2台 + ボート場行・臨時便対応
タクシー： 3台 + 6台駐車場
一般乗降場： なし 路肩駐車に対応
→ 駐車場（身障者乗降場を含む）が必要
公共交通の利便性・安全性や駅との接続性に配慮

駅前空間（環境空間）：【新設】
まちの玄関口として、人々が集い出会う拠点。
駅舎前に 広くひとの滞留・活動スペースを確保
交通空間と環境空間は、1：1程度（駅前広場計画指針より）

駐車場：【増強】
現状7台、駅前広場を無理に狭めないよう調整
商店街との関係や出入りの容易さを考慮

駐輪場：【現状維持】
現況東西の駐輪場を集約 500㎡
まちの景観を損なわないような配置

民間・都市機能誘導ゾーン：
当該エリアの外縁もしくは駅舎内に配置
まちづくり空間に入るための条件を設定：
・高度化/併用化 屋上などを別途活用
・景観考慮 コアゾーンにふさわしい配慮

阿波踊り： 現状は線路西側は交通規制
交通と人の滞留ゾーンの両立



配置パターン案 大きく3つ（計4パターン）

考えを盛り込みながら
配置パターンを検討

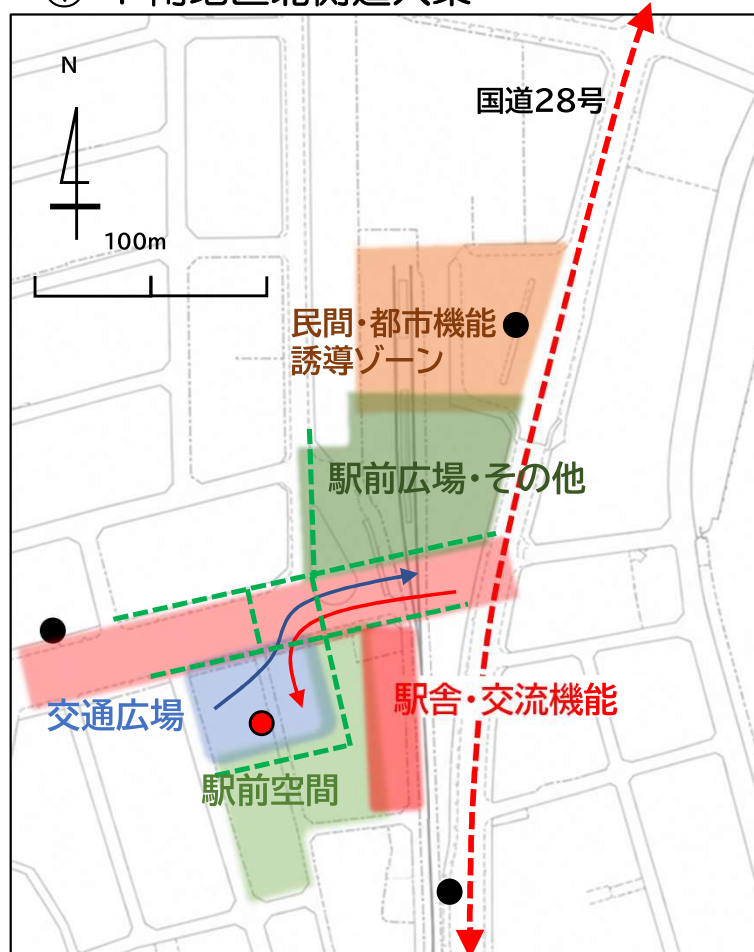
市道斎田鳴門駅線
(谷通り)は接続を前提

- | | |
|--------------|------------------------|
| <u>パターン①</u> | 谷通り南側に交通、駅前（滞留）空間を集約する |
| ①-1： | 谷通りから交通広場へ進入 |
| ①-2： | 駅前広場西側道路から交通広場へ進入 |
| <u>パターン②</u> | 谷通り南側の全面に駅前（滞留）空間を整備する |
| <u>パターン③</u> | 交通広場を2つに分ける |

パブリックゾーンの配置パターン検討

③ゾーニング案検討

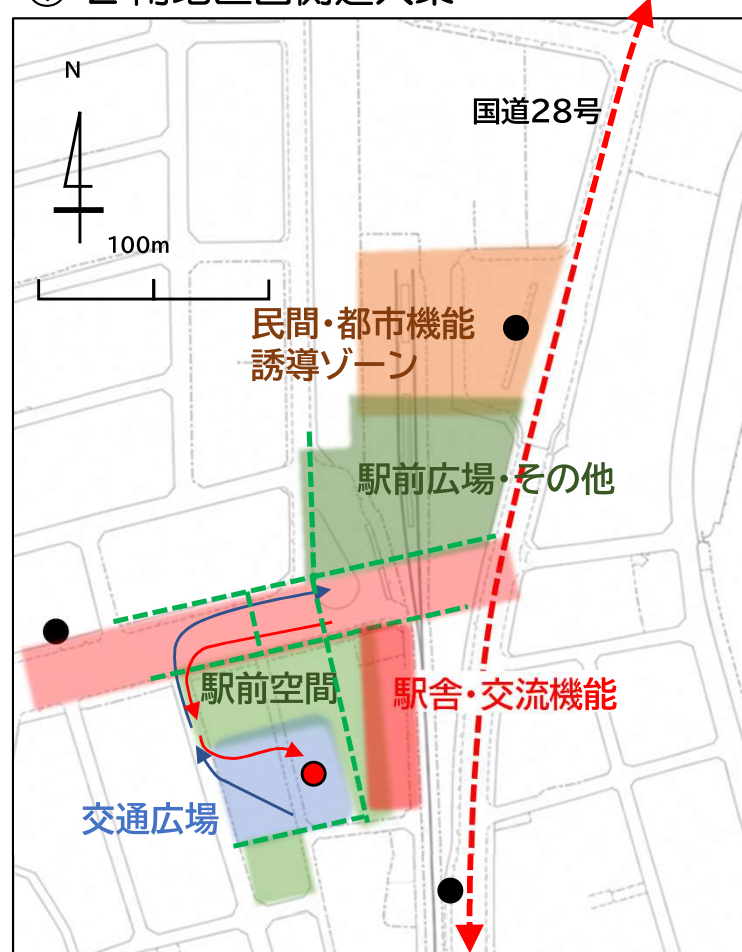
①-1 南地区北側進入案



通り沿いの駅前に交通広場を集約

- ・交差点から交通広場への進入
バス・タクシーの利便性を優先
- ・駅舎と交通広場が近接
- ・駅舎前に広場空間を確保
- ・北地区を活用可能な土地に確保

①-2 南地区西側進入案



南地区の西側道路から交通広場へ

- ・交通広場の出入り口から、谷通りの交差点が近接
- ・駅舎前に大きな広場空間を確保
- ・西側道路をバス進入が可能な道路拡幅が必要
- ・北地区を活用可能な土地に確保
- ・阿波踊り時の歩行者空間が確保できない

全てS=1/3,500

- バスの主な動線
- 歩行者動線
- 現在のバス停
- 新しいバス停

駅前広場・その他：

民間活用・公共施設等の整備を含めた多様な活用を検討

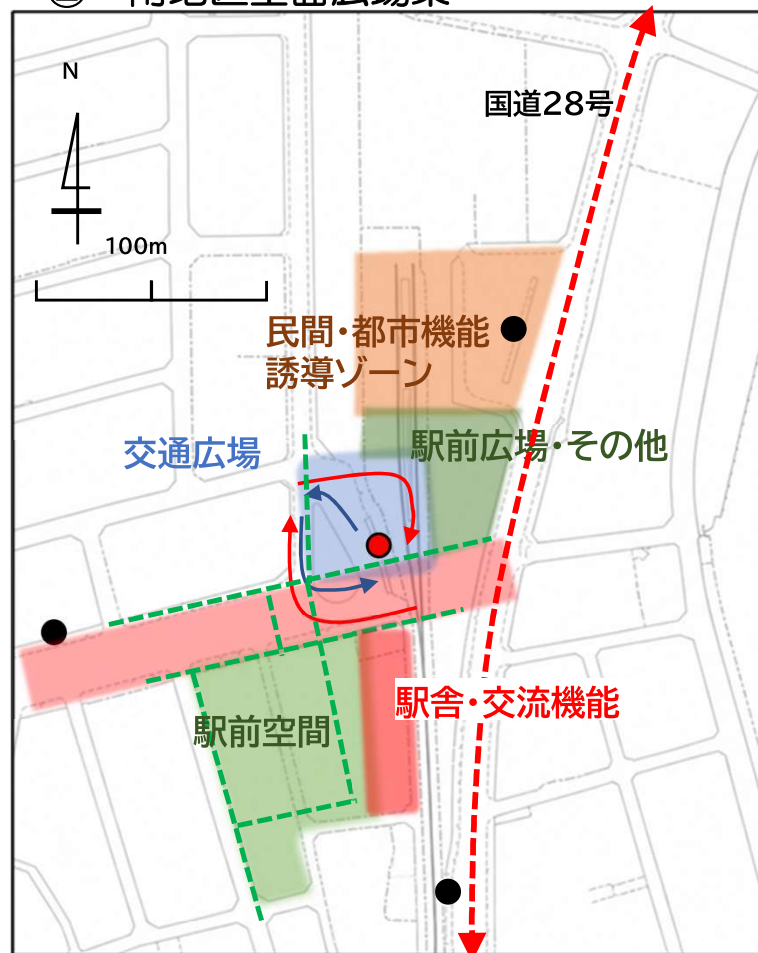
駐車場を含み、他のゾーンとの連携を図り相乗効果を期待できるような配置を検討

【注】 駐車場・駐輪場は、配置の方針・概要を決めたのちに、検討する。

パブリックゾーンの配置パターン検討

③ゾーニング案検討

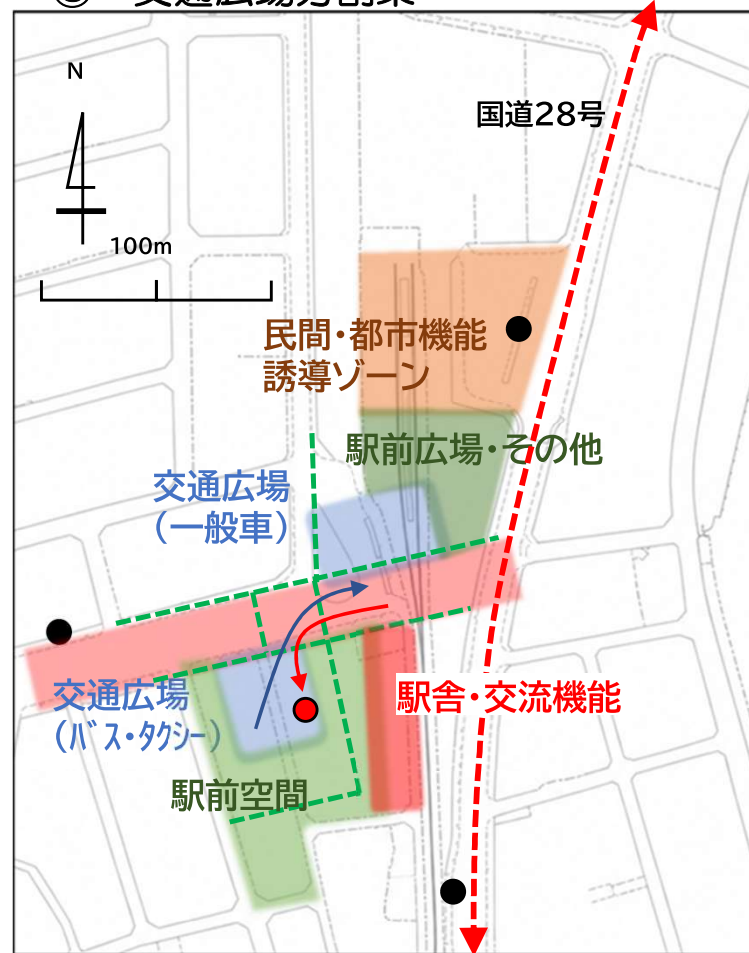
② 南地区全面広場案



南地区は広場空間、交通広場は北へ

- ・駅舎前に大きな広場、イベントも可能
- ・交通広場の出入り口と交差点が近い
- ・交通広場の出入りに新交差点の整備が必要
- ・鉄道とバス・タクシー、一般車への乗り換えに道路横断が必要

③ 交通広場分割案



交通広場は南北に分割

- ・駅舎とバス・タクシー乗り場は近接
- ・駅舎前に大きな広場空間を確保
- ・交通広場を2箇所に分けることで空間必要面積が増加する懸念
- ・鉄道と一般車の乗り換えに道路横断が必要

全てS=1/3,500

- バスの主な動線
- 歩行者動線
- 現在のバス停
- 新しいバス停

ゾーニング案
まとめ

ゾーニングの要点

- ・駅前広場は「交通処理の場所」と「滞在・交流の場所」のどちらに重点があるか
- ・鉄道とバス、タクシー、一般車などの乗換利便性をどこまで優先するのか
- ・駅前広場と谷通りを歩行者空間として、どう連続させるか
- ・イベント時（阿波踊り、マルシェ）と日常の交通利用をどう両立させるか
- ・民間機能と駅前広場の関係性をどう配置するのか
- ・駐車場配置をどう考えるか



駅前ロータリー例（亀岡市）



駅前ロータリー例（高梁市）

ゾーニングの方針案

- ・歩行者と滞在空間を優先し、駅正面に配置する
- ・交通広場は、安全性と乗換利便性を最優先する
- ・駅前空間と谷通り（駅前通り）の連続性を確保する
- ・駅前広場空間を優先し、民間機能で広場を分断しない
- ・阿波踊りなどの非日常時に対応できる余白を持たせる
- ・駐車場は、駅前駐車場と周辺のフリンジ駐車場を一体的に検討する

方針案をもとに配置案の検討を進める

駅舎・交流機能のコンテンツ

④ 駅舎・交流機能の整理

本市のまちのコアとして目指すべき姿とは

未来ビジョン

生まれ変わった鳴門駅と市民の日常に溶け込んだ駅前広場が、人々が集い出会う拠点として、まちの玄関としてふさわしい公共空間を形成するゾーン。
市民に愛される居場所として多様な過ごし方を受け止めるとともに、公共交通や歩行者の導線をつなぎ、イベントや交流を生み出すまちの顔となる場所。



駅周辺コンテンツ例

<第6回会議資料再掲>

機能分類	導入機能名	内容	運営主体
駅舎・交流機能	駅舎	駅務室	鉄道事業者
		宿直室	
		改札	
		トイレ	公共
		授乳室	
		機械室	
	待合空間	待合室	公共
		観光案内所	
	商業空間	物産館スペース	公共・民間
		物販店舗	民間
	商業・交流空間	カフェ	
		図書スペース	公共・民間
	交流空間	多目的室	公共
		交流・会所スペース	



カフェ例



学習スペース例

駅周辺の
使い方

鳴門市の中高生が
求めるもの

6-7月にアンケートを実施
より具体的な需要を調査

令和7年度のアンケート結果

④ 駅舎・交流機能の整理

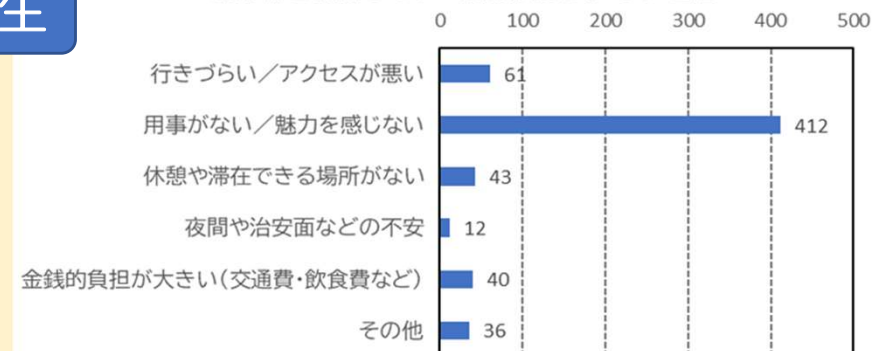
令和7年4月～7月 アンケート結果 抜粋

若者が持つ現在の駅前イメージ・欲しい機能

学生アンケートで最も多かった声
鳴門駅前に「用事がない」
「わざわざ立ち寄りたい理由がない」
市外の大型施設には、遊びに行っている
↓
行きたい場所があれば、遊びに来る

高校生

鳴門駅を利用しない・利用頻度が少ない理由



では、どのような場所・機能が欲しいのか？

中学生

○中学生はどこで遊ぶ？

- ・高校生に比べ、鳴門市内で遊ぶ子の割合が高い
- ・遊ぶ場所では、「友達の家」や「公園・広場」の回答も多い
→ 低予算で気軽に友達と滞在できる場のニーズ

○どんな機能が欲しい？

- ・おしゃれもいいが、安心感と安全面が大事。
→ 親が安心できる場所だと中学生も寄りやすい？
- ・友達と気軽に集まれる、一緒に勉強などができるフリーなスペース

○鳴門市のことは好き？

- ・9割以上の生徒が鳴門市のことが好きだと回答
→ 今後も鳴門市と関わりたいという意欲をもっている生徒が多い。家族、友達の存在や鳴門の自然の豊かさなど魅力が愛着につながっている。
- ・将来について、「まだ考えていない」生徒も一定数存在。
→ これからの経験や環境次第で、鳴門市との関わり方が大きく変わる可能性がある層。まちへの愛着を育てる取り組みを続けていくことが重要。

高校生

鳴門駅周辺がどのような場所だと、より利用したいと思いますか？

	回答数	率
おしゃれで若者向けの雰囲気	493件	67%
安心して長時間滞在できる空間	447件	61%
勉強や部活の打合せなどができる静かなスペース	176件	24%
友達と気軽に集まれるカジュアルな雰囲気	536件	73%
夜間でも安全な場所	254件	35%
地域の特色が感じられる場所 (地元産品や観光要素など)	60件	8%
キッチンカーや屋台などのにぎやかさ	231件	31%
その他	11件	1%

友達と気軽に集まれる場所・おしゃれで若者向けの雰囲気・安心して長時間滞在できる空間

中高生アンケート(令和8年度)

アンケート対象者：

市内高校（鳴門高校・鳴門渦潮高校）
市内中学校（鳴門第一中学校・鳴門第二中学校・大麻中学校
瀬戸中学校・鳴門中学校）
鳴門駅および撫養駅から鉄道・バスを使用する中高生

アンケート内容：> 駅周辺に求めるニーズを調査

放課後・休日にどのように過ごすのか？
機能が装備された新駅を利用してみたいか？
どのような空間があれば過ごしやすいか？

アンケート方法：

自治体向けアンケートツール（ロゴフォーム）
QRコードを使用したアンケートページ

回答状況：

市内中学校：65%（733人）市内高校生：63%（829人）
市外中高生：46%（91人）



ツールを用いた
中学生アンケート

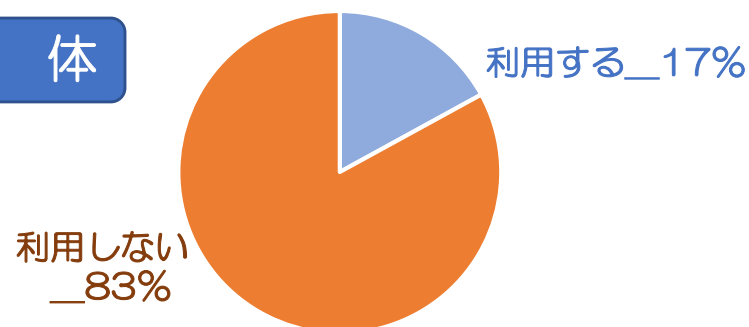


市外へ通学する
生徒へのアンケート

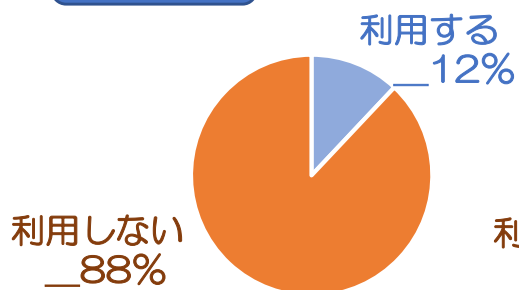
中高生の普段の生活

Q：ふだん鉄道を利用していますか？

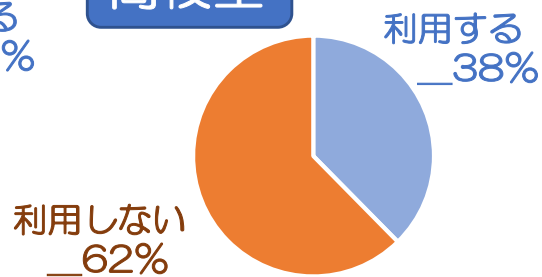
全 体



中学生



高校生

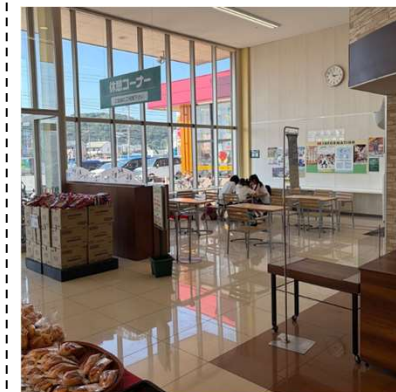


- 通学以外で鉄道を利用する人は少ない。高校生は約4割が利用するが、中学生はその傾向が88%と強い。
- 鉄道利用者のみで賑わう構造ではない。
→「行く理由」「過ごす理由」を作り出す必要

Q：鳴門市内でよく利用する場所は？

順位	高校生(件)		中学生(件)	
1	ファーストフード(マクドナルド)	173	ファーストフード(マクドナルド)	111
2	ハローズ休憩コーナー	138	ウズパーク	64
3	コンビニ	48	コンビニ	60
4	ガスト	36	公園	51
5	カラオケ	27	パワーシティ鳴門店	44
6	ドラッグストア	24	ハローズ休憩コーナー	38
7	公園	22	大塚スポーツパーク	29
8	ウズパーク	21	100円均一ショップ	22
9	パワーシティ鳴門店	18	ガスト	19
10	100円均一ショップ	13	ドラッグストア	18

- 高校生は、気軽に立ち寄り、一定時間過ごせる場所が日常的に利用されている。
- 中学生では屋外やスポーツ施設への回答が多い一方、高校生では飲食店や商業施設への回答が中心となっている。回答が近似・集中し、「滞在する場所不足」の傾向が見て取れる。



ハローズ休憩コーナーに集う中学生

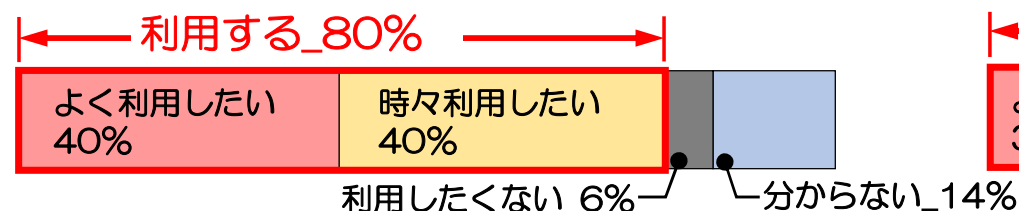
では、鳴門駅前で過ごしてもらえるのか？ 何を求めているのか？

市内の中学校・高校に通う者

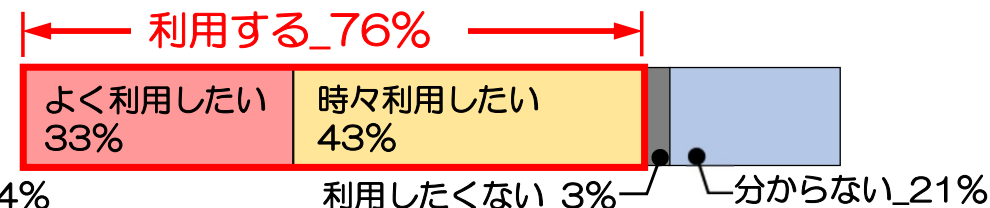
Q：鳴門駅に「おしゃべり・勉強・滞在」の空間があれば、利用したいですか？

市内の学生の70-80%が新しい鳴門駅を利用したいと回答

中学生



高校生



Q：どのような空間があれば過ごしやすいか？どんな時に使うのか？

Wi-fi、カフェ、自由スペース、勉強・読書空間
高校生は学校帰りに、中学生は休日に。テスト勉強にも使いたい。

中学生

Wi-fiや充電器のある場所（20.4%） カフェや飲食店（20.1%） 自由スペース（13.6%）
屋内空間（11.5%） 勉強・読書スペース（9.3%）
休日（35.0%） 学校帰り（14.3%） イベント開催時（12.3%） テスト期間（11.4%）

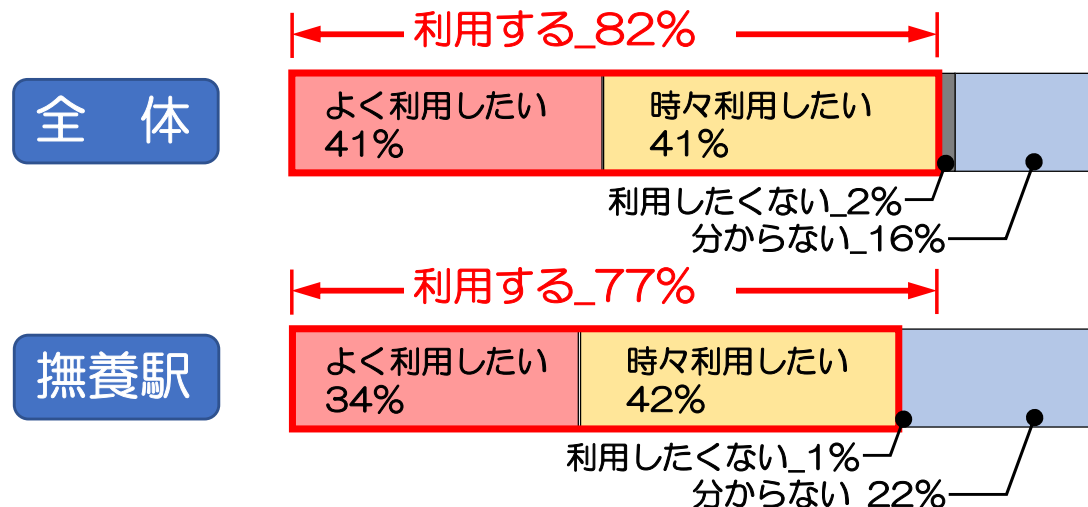
高校生

カフェや飲食店（25.1%） Wi-fiや充電器のある場所（20.1%） 屋内空間（12.8%）
自由スペース（12.3%） 勉強・読書スペース（9.2%）
学校帰り（31.5%） 休日（19.4%） 部活・塾前後（12.7%） テスト期間（12.1%）

鳴門駅・撫養駅にて鉄道・バスを利用する学生

市内から市外へ通う人は鳴門駅を、市外から市内へ通う人は撫養駅を利用する人が多い

Q：鳴門駅に「おしゃべり・勉強・滞在」の空間があれば、利用したいですか？



電車・バス通学の
学生からも高い需要

撫養駅利用者からも
利用したいの声を77%

Q：どのような空間があれば過ごしやすいか？

カフェや飲食店、Wi-Fiや充電設備、屋内で過ごせる空間

Q：どのようなときに過ごすのか？

仲の良い友達と、交通の待ち時間やイベントがある時（テスト期間）

汽車の時間を逃したときに涼める場所が欲しい

⇒ 友達とゆったり過ごしたり、待ち時間を有効に使える居場所

待ち時間の価値化



さらに、中高生ワークショップ（8月）を開催し、
イメージイラストなどから利用者目線による過ごし方を深堀り

駅舎・交流機能施設の面積は、**駅舎機能**と**導入機能**に分類し、各項目別に検討

駅舎機能

鉄道駅として運行・運用に関する部分

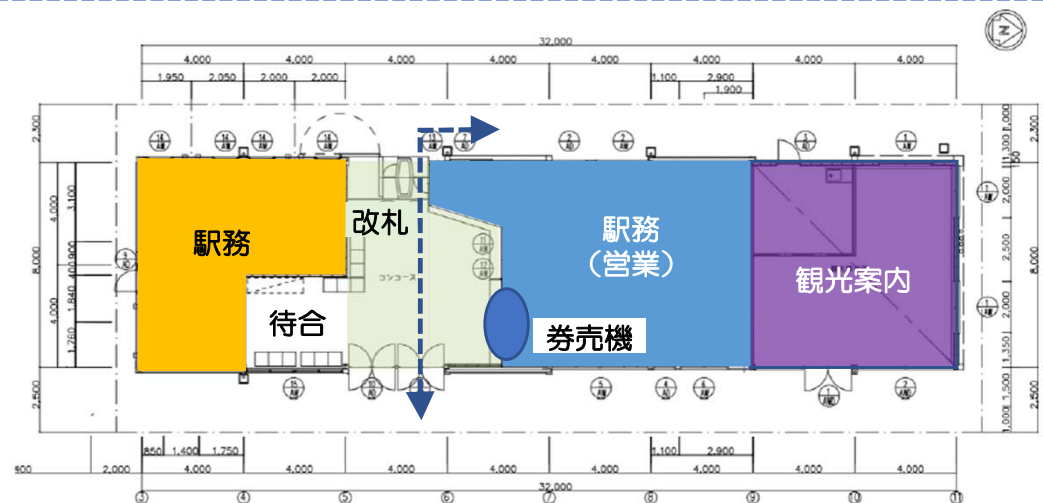
現在の鳴門駅の駅機能は、駅舎機能が大半を占めている

鉄道の運行に変更がない場合、現況を確保にて想定面積を試算

現況の面積

駅務（営業）	: 90m ²
改札（流動空間）	: 50m ²
待合	: 20m ²
駅務	: 50m ²
観光案内	: 60m ²
トイレ※	: 60m ²

※ トイレは現駅では別建屋
共用部分に含む



【参考】現鳴門駅平面配置図 32m×8m=256m²

移転後の想定面積

駅務（営業）	: 60m ²	改札（流動空間）	: 50m ² （バリアフリー考慮）
待合スペース	: 20m ²	駅務	: 60m ²

機械室※ : 50m² ※現在は別建屋であるが、非常電気施設として、本棟の耐津波等を実施し、機能維持が可能な場所に設置

他市町の駅舎兼交流機能事例

④駅舎・交流機能の整理

導入機能

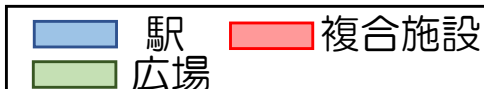
駅に併設する施設として、これまでも事例を挙げた施設について、その自治体の規模とともに交流機能の規模をまとめました。

○ 卯之町駅（愛媛県西予市 人口：3.2万人）

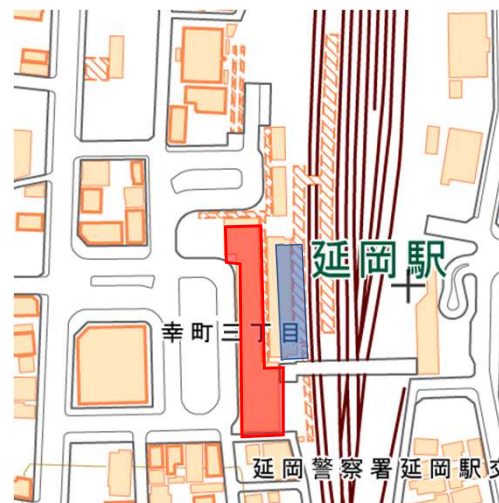


複合施設（ゆりりあん）
2階建て 1,843m²
※延床面積
物販施設・郵便局
チャレンジショップ
貸スペース

駅施設：待合所



○ 延岡駅（宮崎県延岡市 人口：10.8万人）



複合施設（エンクロス）
2階建て 1,659m²

待合所・書店
カフェ・子ども施設

駅施設：コンビニ
観光案内所

○ 敦賀駅（福井県敦賀市 人口：6.0万人）



駅前施設（オルパーク）
2階建て 1,161m²
観光案内所・物販・飲食
※待合所を含む

複合施設（otta + 低層棟）
2階建て 1,268m² + 761m²
物販・書店・カフェ + 飲食店
合計 3,190m²

駅施設（西口）：券売機のみ

地理院地図を加工して使用



卯之町駅



延岡駅



敦賀駅（otta）



敦賀駅（低層棟）

コンテンツの想定面積試算

導入機能

導入機能は、待合・交流・商業にあたる部分で、現鳴門駅に無い施設については、これまで紹介した他の駅を参考に想定面積を試算

観光案内所

施設名	全体の延床面積	観光案内所の面積
敦賀駅交流施設 オルパーク	1,160m ²	20m ²
現鳴門駅	256m ²	約60m ² （滞在できる空間込）

待合スペース

施設名	全体の延床面積	待合の面積
延岡市駅前複合施設 エンクロス	1,659m ²	約80m ² （1階） 約70m ² （2階）
現鳴門駅	256m ²	約20m ²

店舗

施設名	全体の延床面積	店舗の面積
敦賀駅交流施設 オルパーク	1,160m ²	約65m ² ＝約50m ² ＋約15m ²
延岡市駅前複合施設 エンクロス	1,659m ²	約60m ²

カフェ・飲食店

施設名	全体の延床面積	カフェ・飲食店の面積
周南市立徳山駅前図書館	9,420m ²	約210m ² ＝約90m ² ＋ 約130m ² （カフェ約50席）
敦賀駅交流施設 オルパーク	1,160m ²	約40m ² （飲食店4席＋立食）
延岡市駅前複合施設 エンクロス	1,659m ²	約100m ² （カフェ約20席）

図書・書店スペース

施設名	全体の延床面積	図書スペースの面積
周南市立徳山駅前図書館	9,420m ²	約840m ² （貸出） 約1570m ² （書店）
敦賀駅 ottaの書店棟	—	約750m ² （約80席）
延岡市駅前複合施設 エンクロス	1,659m ²	約400m ² （貸出） 約170m ² （書店）

多目的・交流スペース

施設名	全体の延床面積	多目的・交流スペースの面積
周南市立徳山駅前図書館	9,420m ²	約100m ² （30～60人） 約160m ² （60～80人） 約13m ² （室3 数名）
敦賀駅交流施設 オルパーク	1,160m ²	約120m ² （多目的室） 約100m ² （1階休憩室） 約60m ² （2階休憩室）
延岡市駅前複合施設 エンクロス	1,659m ²	施設内各所を市民活動に使用 約100m ² （キッズエリア）
見附駅	505m ²	244m ² （交流エリア48席）

導入機能別面積の目安

導入機能	面積
観光案内所	約20m ²
待合スペース	約20m ²
店舗（コンビニ&物産）	約65m ²
カフェ・飲食店	約40m ²
図書・書店スペース	約570m ²
多目的・交流スペース	約100m ² /室 合計約280m ²

※エンクロスは駅舎機能を除いた面積、敦賀駅はオルパークのみの面積

コンテンツの規模感（概念）

コンテンツの想定面積を基に、3つのパターンで規模感をイメージしました

A案

駅舎機能	面積
駅務（営業）	約60m ²
駅務	約60m ²
改札（流動空間含む）	約50m ²
機器室（非常用電源）	約50m ²
待合・商業・交流機能	面積
観光案内所	約20m ²
待合スペース	約20m ²
店舗（コンビニ&物産）	約20-60m ²
カフェ・飲食	約40-60m ²
図書・自習スペース	約160-400m ²
多目的・交流スペース	約80-200m ²
	面積
機能の合計面積	約560-980m ²

B案

駅舎機能	面積
駅務（営業）	約60m ²
駅務	約60m ²
改札（流動空間含む）	約50m ²
機器室（非常用電源）	約50m ²
待合・商業・交流機能	面積
観光案内所	約20-60m ²
待合スペース	約20-50m ²
店舗（コンビニ&物産）	約70-100m ²
カフェ・飲食	約80-120m ²
図書・自習スペース	約500-660m ²
多目的・交流スペース	約210-330m ²
	面積
機能の合計面積	約1,120-1,540m ²

C案

駅舎機能	面積
駅務（営業）	約60m ²
駅務	約60m ²
改札（流動空間含む）	約50m ²
機器室（非常用電源）	約50m ²
待合・商業・交流機能	面積
観光案内所	約60m ²
待合スペース	約50-80m ²
店舗（コンビニ&物産）	約120m ²
カフェ・飲食	約150-200m ²
図書・自習スペース	約720-990m ²
多目的・交流スペース	約350-430m ²
	面積
機能の合計面積	約1,680-2,100m ²

延床面積の7割が導入機能に使用可能と仮定（3割は昇降施設・トイレ等）

延床面積想定 800-1,400m²

集客創出機能が不足（駅機能16%）

必須の駅機能は確保できるが、他の施設は、目安の半分程度しか確保できず、賑わいや集客の創出にやや疑義が残る。

延床面積想定 1,600-2,200m²

駅と集客の相互確保（駅機能12%）

必須である駅機能を確保しながら、若者が求める機能や、まちの活動に利用できる機能を、標準的な面積で確保が出来る。

延床面積想定 2,400-3,000m²

建築費と慎重に整合（駅機能8%）

全ての機能に対して、目安の規模以上が確保されるが、建築費との整合性について、過大でないか慎重に検討する必要がある。

市の他施設との規模感比較

延床面積及びコンテンツの想定面積は、単独では規模感の分かりにくいため、参考に本市公共施設延床面積及び主要会議室の面積を提示します。

市施設の各延床面積

施設名	階数	面積(m2)
庁舎東付属棟 (旧JA)	2	763
共生センター (分庁舎)	2	1,139
ドイツ館	2	1,753
うずしお会館	5	2,521
市庁舎__1Fのみ	1	2,600
くるくるなると	2	2,996
健康福祉交流センター	3	3,373

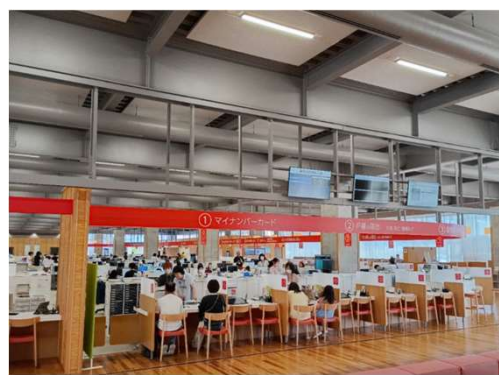
鳴門市公共施設個別施設計画より

各会議室の面積

施設名	面積(m2)	収容人員
2階 201会議室	114	84
2階 ギャラリー	144	
消防3階 会議室	130	
旧共済会館 大会議室	157	
2階 大会議室	183	96
うずしお会館 第1会議室	289	
大会議室 + ギャラリー	327	



共生センター



市庁舎__1階



2階 大会議室



2階 ギャラリー

駅舎・交流機能のまとめ

駅舎・交流機能として必要な機能

【駅として成立する必須機能】 公共空間としてバリアフリーを確保

駅務、待合、交通案内、トイレ、授乳室、機械室、防災

【政策的・アンケートから確保する機能】

観光案内、中高生の居場所、学習、読書、多目的・交流、Wi-Fi・充電

【民間誘致による集客機能】

カフェ、飲食、物販、コンビニ、物産

駅舎・交流機能の整備方針

「おしゃべり・勉強・滞在」の空間

- ・ **中高生の居場所**となる場所を**中核機能**とする
- ・ カフェや本は目的でなく、**溜まる（滞在）**を支える手段
- ・ 観光機能は日常利用と競合するのではなく、重ね合わせる
- ・ 公共が保障する機能と、民間に期待する機能に分ける
- ・ 施設規模は、**B案をベースとする**が、機能や平面の検討を考慮する。（機能優先順に算定）

次回に向けての検討項目

- ・ **どう施設を管理**するのか、中高生に居場所を誰が見守るのか
- ・ 民間テナントと公共空間をどう管理運営するのか
- ・ 指定管理、業務委託、民間賃貸など**運営方法の抽出**

空間の計画と同時に、運営のモデルについても検討

景観デザインについて

景観デザインとは何か

景観デザインとは、道路、公園、河川、街並み、自然といった地域全体の空間を、一つのまとまりとして捉え、より魅力的で快適なものにしていくための計画や手法である。色、素材、形、配置などを適切にコントロールすることで、その土地ならではの歴史や文化、自然環境を活かした「らしさ」を創出し、人々の暮らしや活動の舞台となる空間の質を高めることを目指します。

なぜ景観デザインが必要なのか

- 街の魅力を高め、観光客の流入や地域の活性化に繋げる。
- 統一感のある街並みが市民の愛着や誇りを育む。
- 快適で質の高い空間は、市民の日常生活を豊かに高める。

景観は一度損なわれると回復が困難



将来を見据えたルール作りが必要

先進事例

敦賀駅（敦賀市）：敦賀駅周辺デザインガイドライン
方針/ 緑陰をつくる・居場所をつくる・街並みをつくる

まちなみの素材・色彩・広告及び看板・サインなどの
方針を整理することで街並みに一体感を出している。
完成後の追加整備や更新でも同じ思想で積み重ねられる。



彩度を低く抑え、自然素材を基調として統一感を出す

• 何を形や活動として表現するか • 何を景観ルールとして誘導するか
方針等を決め、官民が連携することで、まちの景観に一体感を生み出す

街なかでの社会実験

現在、以下のような社会実験を進めてまいります。

STEP1 駅前観光案内所

現在の鳴門駅の北側に隣接する駅前観光案内所の一部を改修し、おしゃべりや自習・コワーキングなどが出来る場所を8月4日より開放しています。

利用の周知は、インスタ等を活用し、若い世代が利用しやすい施設となるよう、利用者から意見を聴取しブラッシュアップしながら、新しい鳴門駅に必要な需要を確認してまいります。

期間：8月4日-10月30日

なお、実験後も施設は継続的に開放し、その活用方法などを検証してまいります。



実験前の状況



現在の状況



利用状況



STEP2 谷通り+汽車公園

谷通りと撫養第3公園（汽車公園）を活用した、社会実験について、本年の開催を目標に検討を進めています。

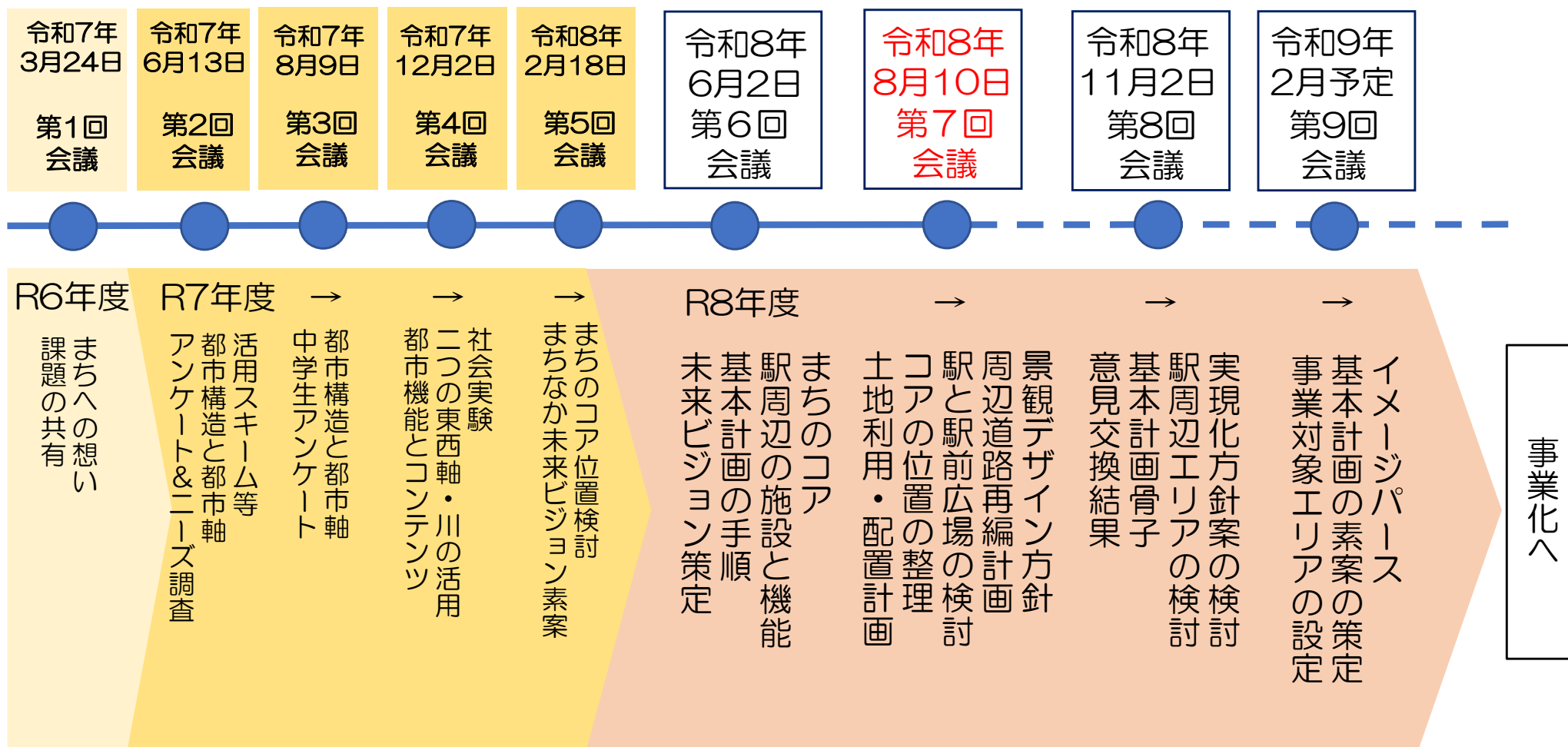
谷通りについては、車線規制してのイベント等により、人流の変化や道路の利用状況などを確認し、東西軸のソフト面での活用方法などを実験の状況から整理してまいります。



現在の状況

基本計画策定へのロードマップ案

⑦今後の進め方



ニーズの把握・課題抽出

機能の整理・抽出・概略検討

各論検討・イメージ案づくり

○ ワークショップでの議論

- ・ 鳴門駅前に必要な機能
- ・ 求められる使い方と整備の優先順位

○ 基本計画骨子案

- ・ 駅周辺への導入機能と規模
- ・ コア周辺エリアの検討
- ・ 実現化へ向けた取り組み
- ・ 概算事業費と財源
- ・ 事業手法
- ・ 整備方針及びスケジュール
- ・ 目標指標の選定

○ 駅周辺エリアの検討

- ・ 駅から広がる区域の利用
- ・ 撫養川沿いの利用

○ 景観デザインの検討

- ・ 景観デザイン方針
- ・ なるとらしさとは

○ 社会実験

- ・ 社会実験の進捗状況



第8回会議は令和8年11月2日に開催します。

鳴門市まちづくりデザイン会議



