

鳴門市まちづくりデザイン会議

第1回

議事

- (1) 中心市街地の歴史と現状
- (2) 本会議の役割について
- (3) 中心市街地の課題と先進地事例
- (4) 意見交換
- (5) 今後のスケジュール・進め方



令和7年3月24日

鳴門市役所2階大会議室

現在の中心市街地

駅前



駅東（国道28号）



駅前（Jリーグ開催時）



駅南（国道28号）



鳴門駅前は、朝夕の列車の発着時間前後では、通勤・通学などで利用する人が多くなります。また、サッカーなど市内でイベント開催時は、駅周辺は市外からの公共交通を利用する人が多くなります。

国道28号の昼間12時間交通量は、約1.5万台と県内の道路では、比較的多く、市内では国道11号バイパスに次いで交通量が大きい道路となります。

現在の中心市街地

駅南（大道銀天街）



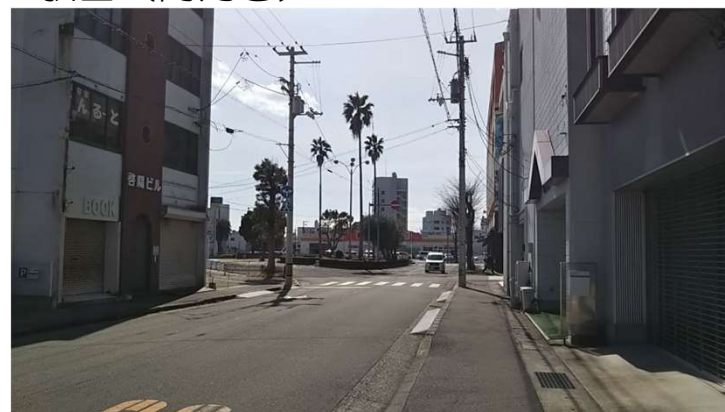
駅南（大道銀天街）



駅西（西向き）



駅西（南向き）



駅南の大道銀天街は、日中は買い物客の通行があるほかは、通過する車両は少ない状況であります。国道との交差点には、JRの大道踏切が近接しています。

駅西の通りは、市道では唯一の4車線道路であります。駅西周辺には、量販店などの店舗があるほか、通り周辺には学習塾や銀行などが展開しております。

現在の中心市街地

駅前（平日夜間）



駅南（大道銀天街 平日夜間）



駅西（平日夜間）



駅西（阿波踊り期間）



夜間になると、駅周辺の利用者は、ほとんどいなくなります。駅南の大道銀天街は、夜7時を過ぎると、閉店する店舗もあり、駅周辺と同様に通行者はほとんどいなくなります。

駅西についても、量販店は夜9時まで営業をしていますが、日中のような来店者はおらず、道路を通行する車もほとんどいなくなります。駅西の通りは、8月の阿波踊りの開催日は、道路を車両通行止めにし、演舞場が4車線いっぱい

に設置され、歩道にも多くの人であられます。

中心市街地形成の歴史

～明治時代： 岡崎港～文明橋～撫養街道



1928年(昭和 3年)：撫養駅（現在の鳴門駅）開業
現在より200m南 撫養街道が鳴門市の中心
1948年(昭和23年)：撫養駅を鳴門駅に名称変更



1967年(昭和42年)：塩田部の土地整理区画整備事業開始
1970年(昭和45年)：鳴門駅が現在の位置に移転
現駅舎の完成
国道の線形改良
駅は国道のある東向き
当時の駅西は更地
駅西地区ジャスコ1974年開業

1985年(昭和60年)：撫養土地区画整理事業完了



中心市街地形成の歴史

昭和時代の撫養地区



昭和初期の撫養町中心部、真ん中の通りが撫養街道です。奥に見える妙見山方向に街道は続き、岡崎港へ繋がっています。



鳴門駅移設時（昭和45年頃）撫養中心部から桑島方向です。鳴門駅北西には塩田が広がっています



現在の商店街沿いにあった旧庁舎前広場では、イベントの際には多くの人で賑わっていました。



昭和45年頃の大道銀天街です。歩行者や自転車で通行する人が多くみられます。

西田素康撮影

中心市街地形成の歴史

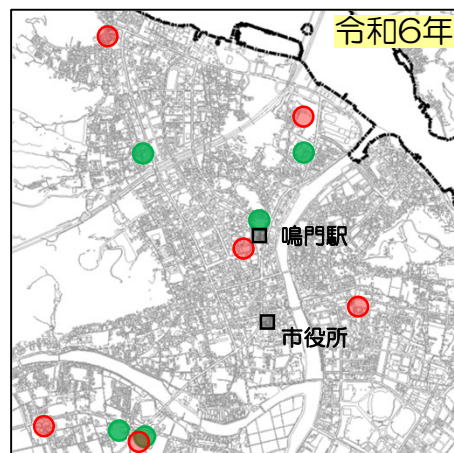
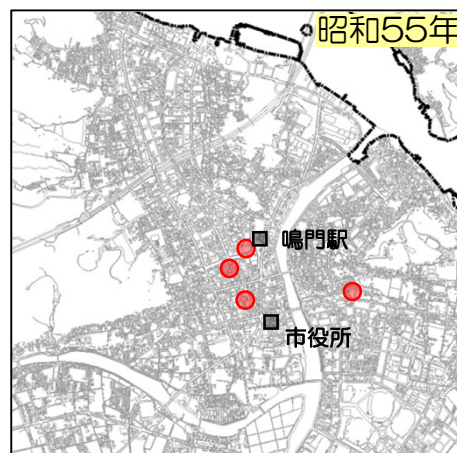
1985年(昭和60年)：撫養土地区画整理事業完了

1990年代～
2000年代
：黒崎バイパス他、郊外への店舗の出店
パワーシティ1995年
フジグラン北島2001年
ゆめタウン藍住2011年



2018年(平成30年)：バス停及び駅前ロータリー周辺を改修

量販店の出店状況



- 食料品店 (スーパー)
- ドラッグストア

面としての街



郊外化・スポンジ化



中心市街地状況図



鳴門駅周辺の市街地は、主に撫養町小桑島前浜、斎田大堤および南浜東浜から形成されています。

道路は、南北に国道28号と黒崎バイパスが、東西には北側から桑島バイパス、斎田鳴門駅線、斎田撫養駅線（大道銀天街・撫養街道）が通っています。

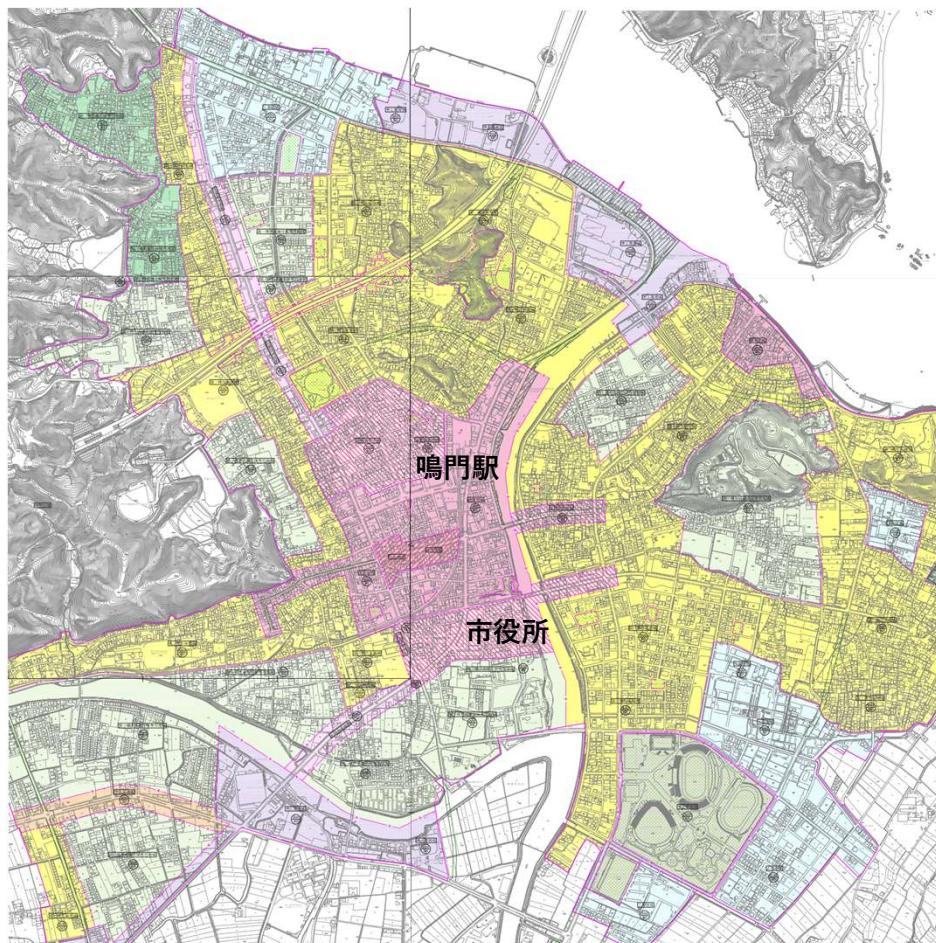
市街地の西側および南側には、小中学校、高校があります。

また、駅の東側の撫養川には撫養港が広がっています。

鉄道	—	地名
国道	—	公共施設
市道	—	市道名

中心市街地の用途区域

都市計画図（用途区域）



鳴門駅や大道銀天街とその周辺は、商業地域および近隣商業地域に指定されており、商業等の業務の利便の増進を図る地域であります。また、住宅等の建築も可能であります。

土地の高度利用を誘導するため、容積率は、商業地域では400%、近隣商業地域では300%と緩和されています。

鳴門駅北側及び商業地域の周辺には、第一種住居地域や第一種中高層住居専用地域が広がり、良好な住居環境を守る地域となっております。

第一種低層住居専用地域	準工業地域
第一種中高層住居専用地域	工業地域
第一種住居地域	工業専用地域
準住居地域	市街化調整区域
近隣商業地域	
商業地域	

鳴門のまちには顔がない

街の中心は・・・

- ・人はそこそこ住んでいる
- ・店舗もそこそこある
- ・何かあったかな？

渦潮



ハートの島



ウチノ海公園



でも、鳴門といえば・・・

霊山寺



くるくるなると



山や海に近い観光地ばかり

では、

- ・鳴門の市街地と言われて思い浮かべるものは？
- ・中心と呼べる場所はどこなのか？



そう、鳴門のまちは「顔」がない

鳴門市の将来計画

第七次鳴門市総合計画（2023年－2030年）

住みやすさにつながる都市機能の集積と 地域のにぎわい創出

公共交通の発着点である鳴門駅周辺においては、本市の「顔」として、商業・行政・交流等の各拠点施設の集積により利便性を高めるとともに、まちの中心部としてふさわしい基盤整備や再開発等による土地利用の高度化を促進し、歩いて暮らすことができ、回遊しやすく便利な市街地形成に努めます。

本市の賑わいづくりを牽引する地域として、民間による新たな施設整備等が想定される地域については、用途変更を視野に入れた検討・協議を進めます。

鳴門市都市計画マスタープラン（2023年3月策定）

鳴門駅周辺の一体的な整備

鳴門駅前には、公共交通の発着拠点や地域間交流の拠点であり、本市のまちを代表する顔として、利便性を確保するとともに、駅周辺の魅力的な景観づくりや案内性の向上に向けた整備、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化などを推進します。



都市計画マスタープランより

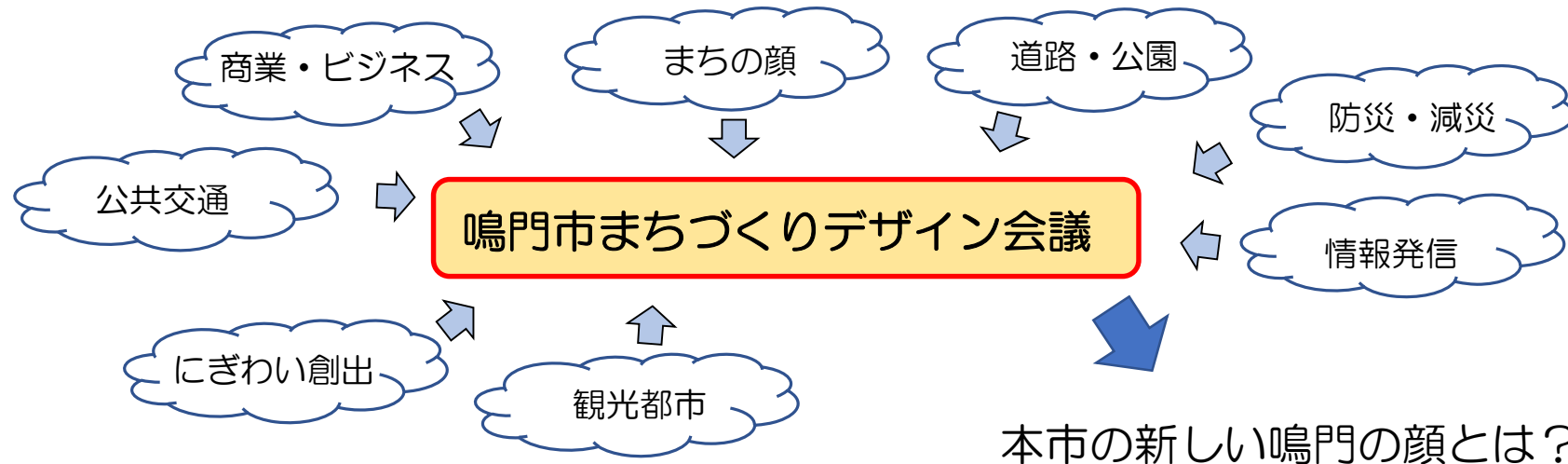
鳴門市まちづくりデザイン会議の目的



当デザイン会議は、第七次鳴門市総合計画及び鳴門市都市計画マスタープランに基づき、本市のまちづくりについて、各種の 専門家に集まっていただき意見交換を行い検討することで、鳴門市の新しい顔のデザインを考えて頂くものです。

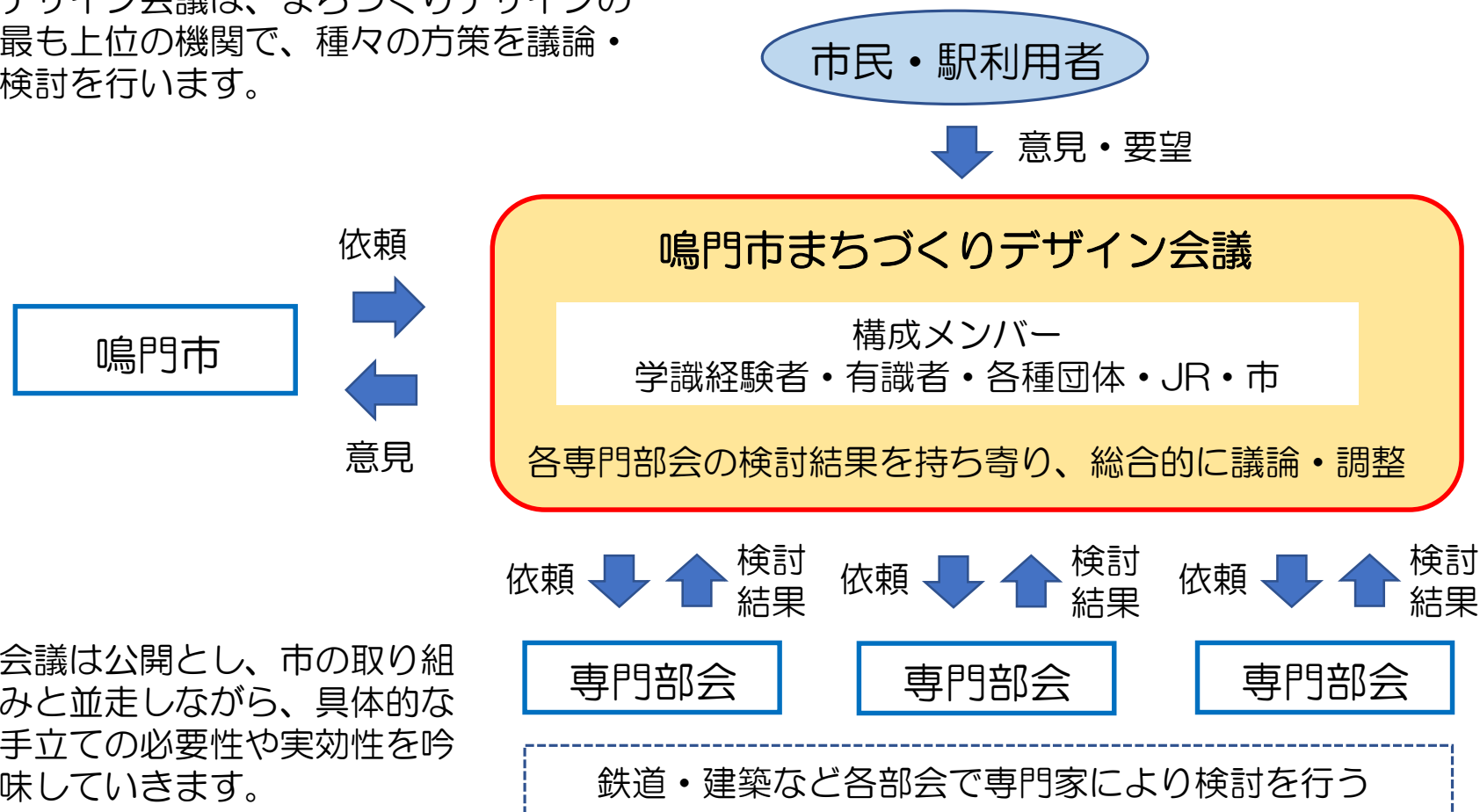
デザイン：課題やニーズの把握、機能配置・空間設計の検討など、関係者が連携して、利便性・快適性・地域性の高いゆとりある空間を形成するための、一連のプロセスに関する考え方や進め方

国土交通省 駅まちデザイン検討会より



鳴門市まちづくりデザイン会議の体制

デザイン会議は、まちづくりデザインの最も上位の機関で、種々の方策を議論・検討を行います。

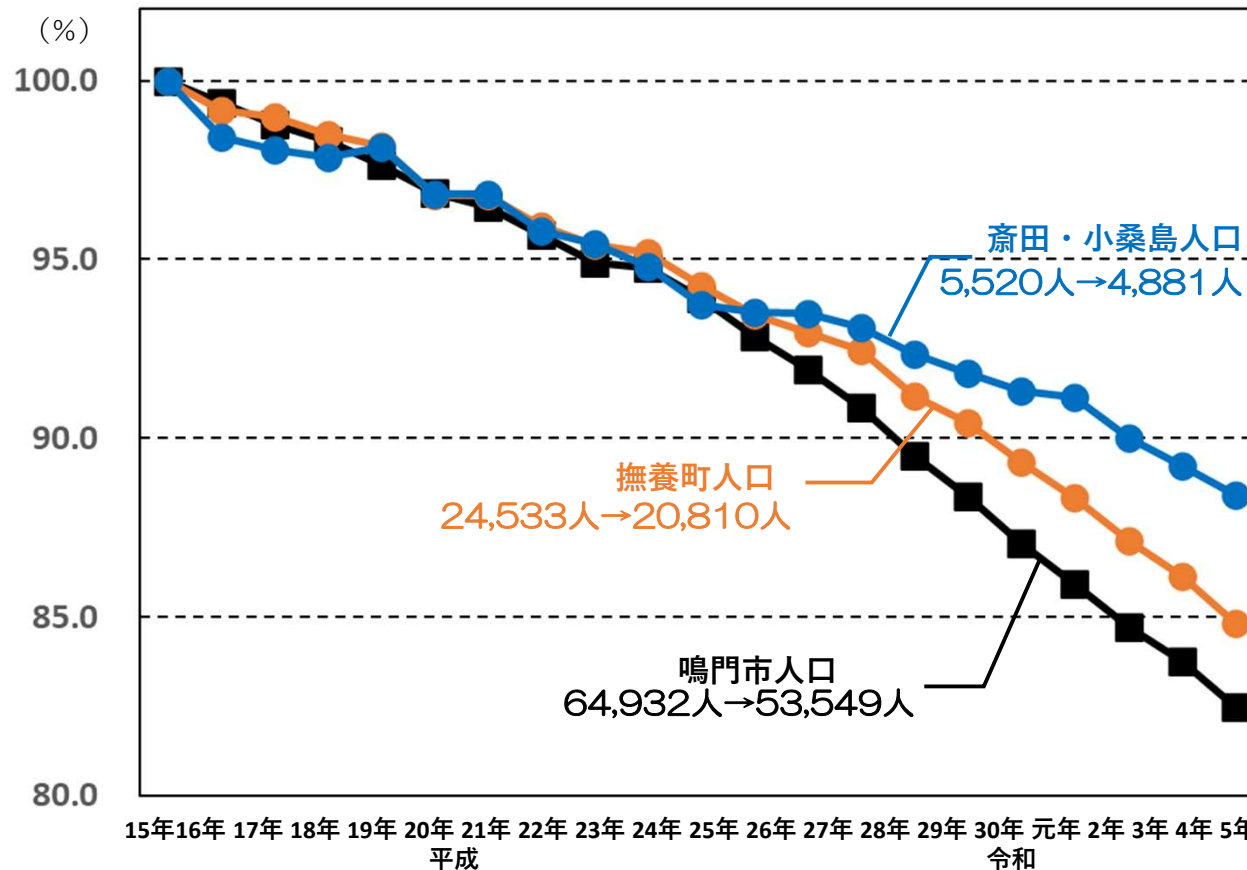


会議は公開とし、市の取り組みと並走しながら、具体的な手立ての必要性や実効性を吟味していきます。

人口の推移・減少率

本市人口と撫養町人口の過去20年間の推移

平成15年を100%とした場合



本市の人口は、平成7年の約6.5万人をピークに、令和5年には約5.4万人まで減少しています。

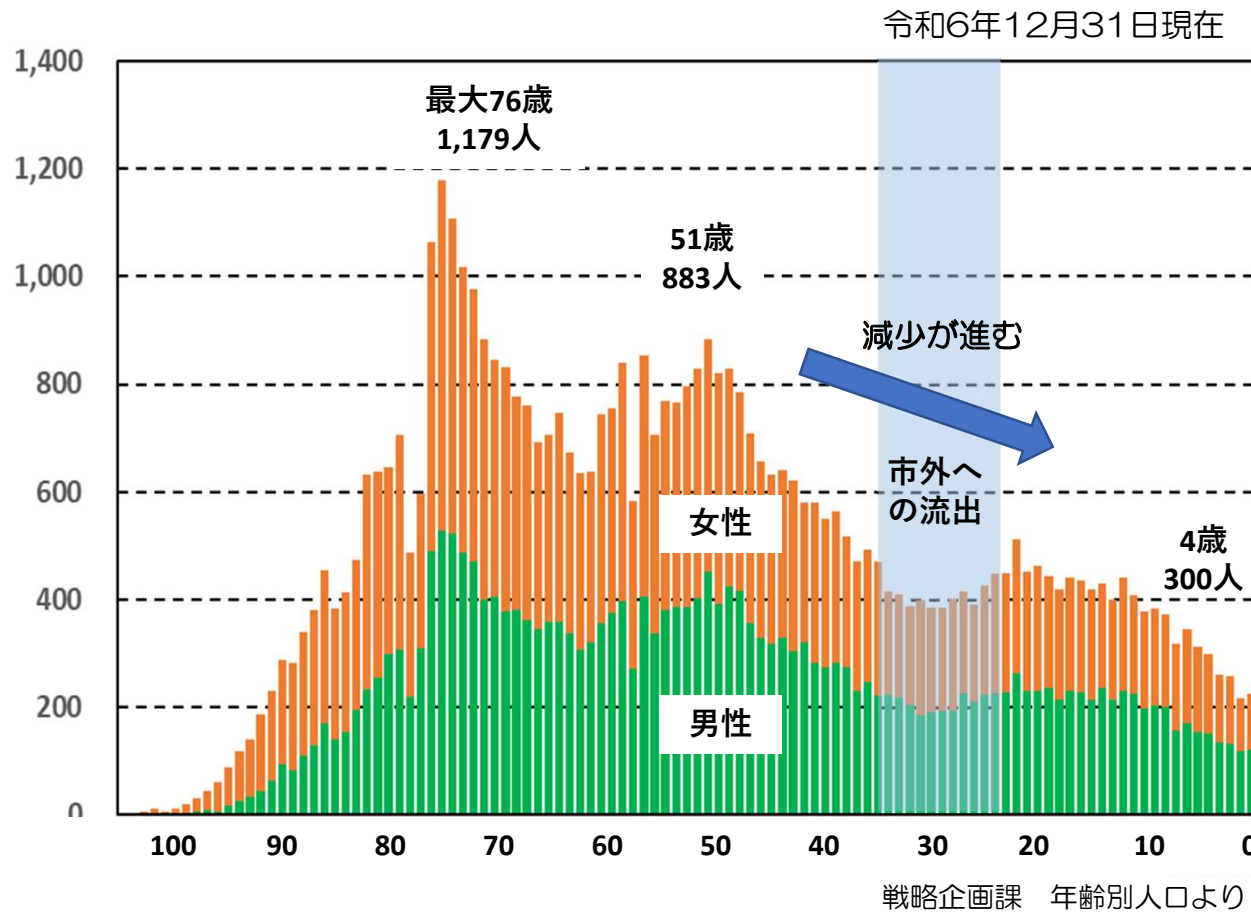
過去20年間では、市全体の人口は、17.5%の減少しております。

撫養町の人口は、15.2%の減少となっており、中心市街地を代表する小桑島・齋田地区の人口は11.6%の減少と、率の高低はあるものの、減少傾向は続いており、特に令和に入ってから減少が顕著となっております。

戦略企画課 小字別人口より

年齢別人口

本市男女別年齢別人口



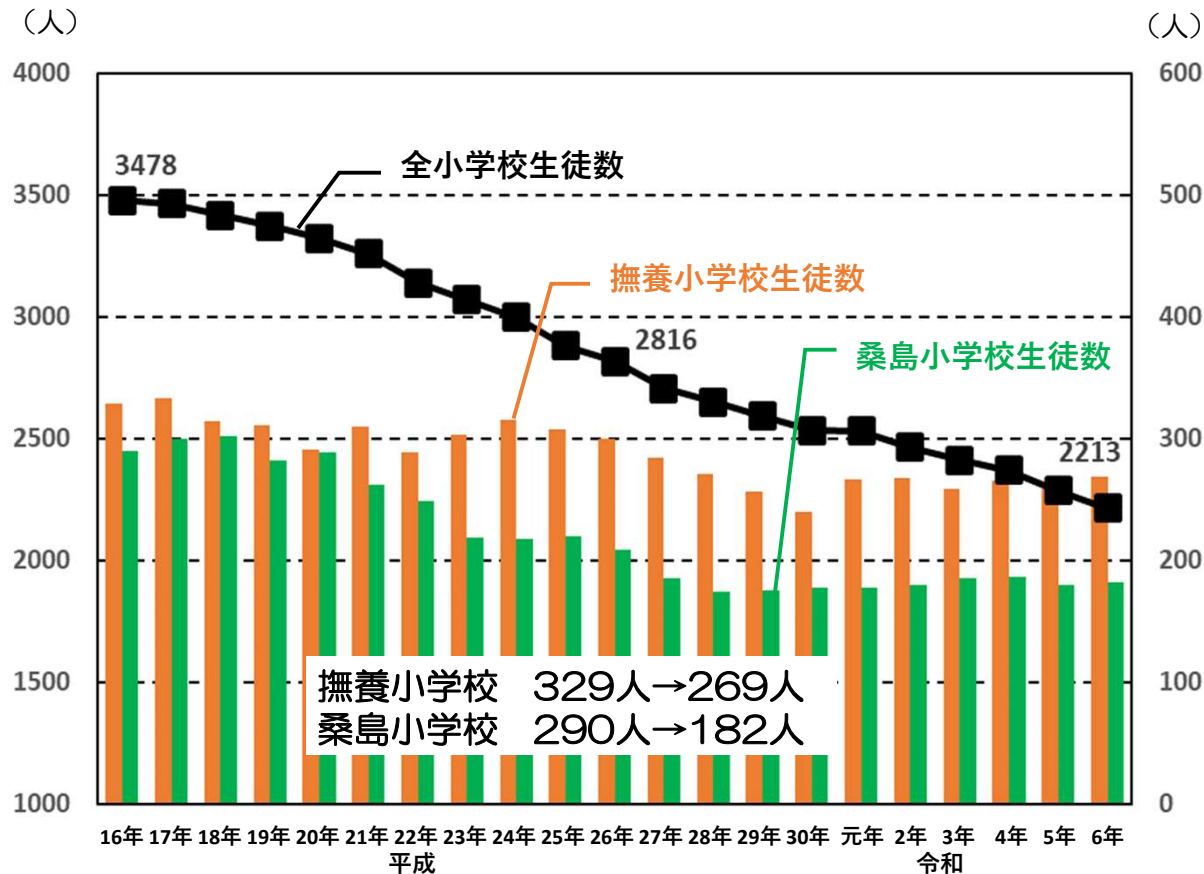
年齢別で最も人口が多いのは76歳で1,179人です。以降、50歳前後を小さなピークにして下がり続け、近年は200-250人規模で推移しており、ピーク時の約2割程度の出生数に減少しています。

65歳以上の人口は、約19,200人で、総人口約53,000人の36%に達します。

徒歩・自転車以外の自力移動手段を持たない15歳以下の人口は、約5,500人で、総人口の10%ほどであります。

小学校の生徒数の推移

本市全小学校と撫養・桑島小学校の生徒数の推移



撫養小学校 329人→269人
 桑島小学校 290人→182人

本市の小学校の生徒数は、過去20年間では、毎年減り続けており、36%の減少となっております。

中心市街地を校区に含む撫養小学校と桑島小学校は、近年の減少率はやや鈍化していますが、生徒数がそれぞれ20年前から20%、40%減少しております。

近年の出生数の減少から、今後も更なる生徒数の減少が危惧されます。

戦略企画課 統計年報より

データで見る鳴門駅

JR鳴門駅 駅舎 鉄骨平屋造323m²
運行本数 上り17便 始発 6:33 - 最終21:10
下り17便 始発 7:08 - 最終22:53 (徳島発)
ワンマン運転



徳島バス・地域バス 上り6:06-21:06 下り6:25-21:30 (鳴門-徳島間)
上下202便: 徳島駅行き 鳴門公園行き・鳴門教育大学行き・循環バスなど
淡路交通バス 上下7便 洲本~徳島



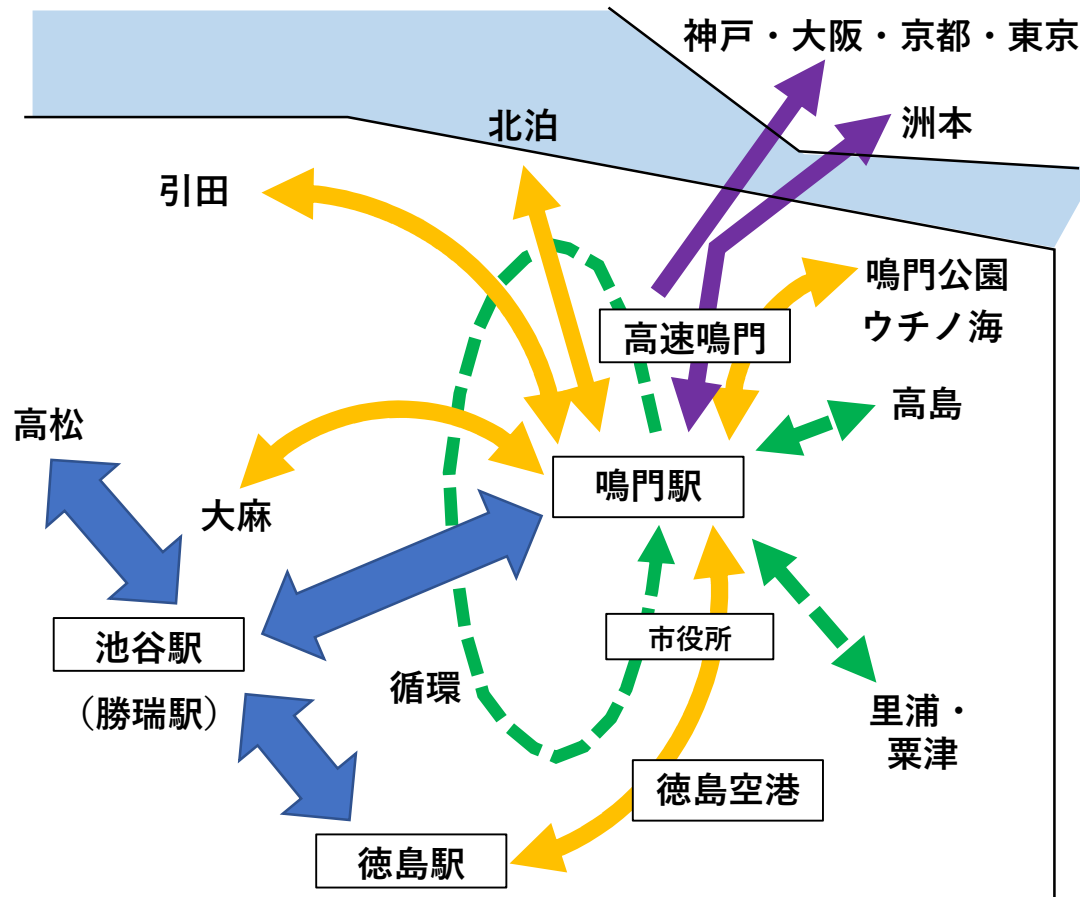
タクシー乗り場 3台
+ タクシー駐車場 6台
時間貸駐車場 7台



その他
施設: 足湯・トイレ・モニュメント
防災: 津波高さ 2.0-3.0m



鳴門駅交通模式図



JR鳴門駅からの鉄道は、主に徳島駅との往復路線となっております。途中の池谷駅で乗り換えることにより、高松駅へと結ばれています。

また、鳴門駅のバス路線は、徳島バスによる徳島駅や鳴門公園・ウチノ海路線のほか、鳴門市協定路線や、淡路島を結ぶ路線バスがあります。

鳴門市地域バスは、市内の中心を循環するバスが高速鳴門バス停で、本州への高速バスと接続しています。

このように、鳴門駅は、市内外への公共交通の結末点の役割を大きく担っています。

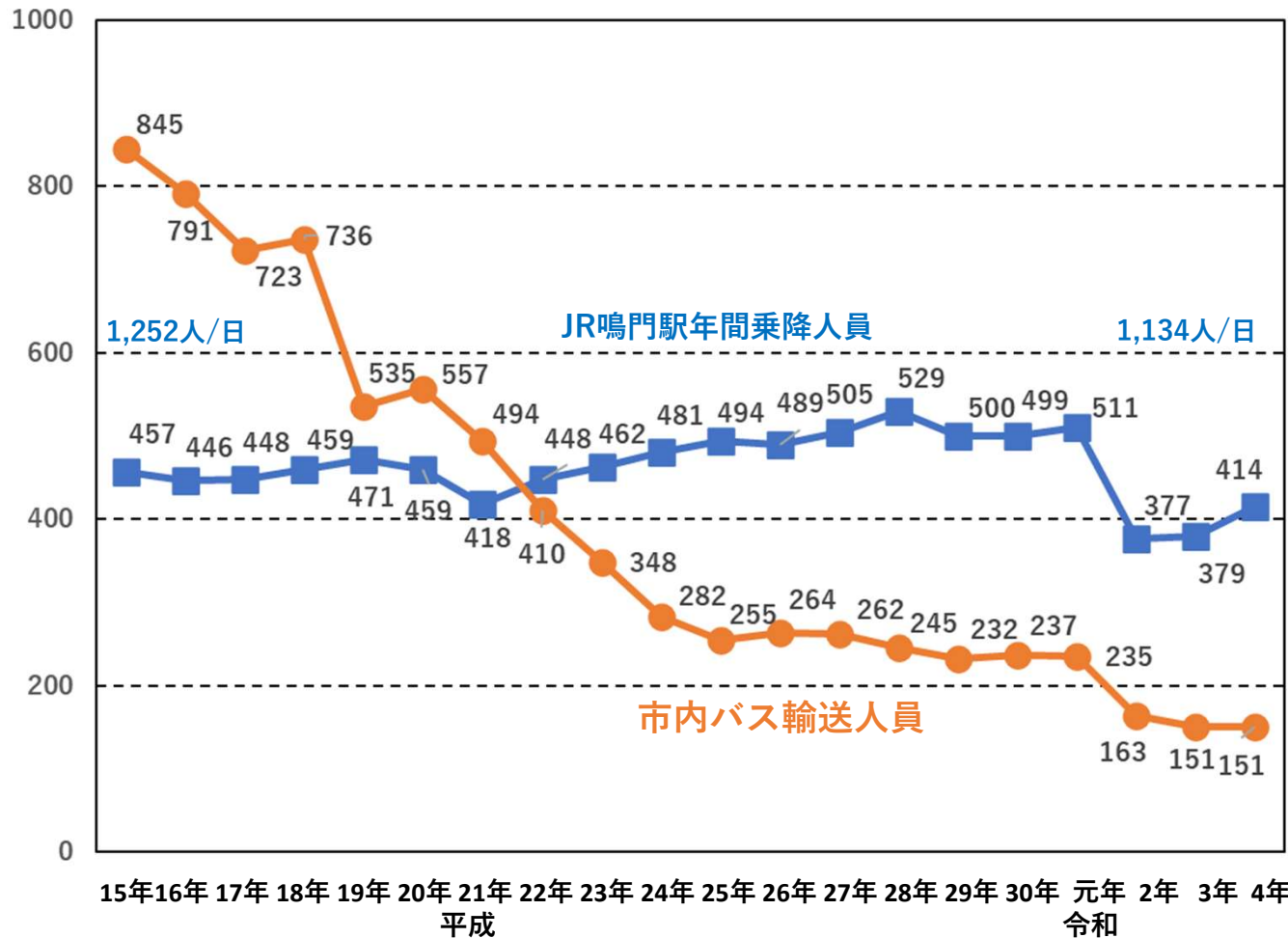


スマートバス停

運行状況・待ち時間をリアルタイムで表示

公共交通利用状況

(千人) JR鳴門駅乗降人員・バス輸送人員の年次推移



JR鳴門駅の年間乗降人員は、約40-50万人程度で推移しておりましたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年以降は約38万人まで減少しました。令和4年には増加となりましたが、コロナ前の数値まで回復していません。

市内バス輸送人員は、平成15年以降に急速に減少し、JRの乗降人員と逆転しましたが、平成25年頃からは、横ばい傾向となっております。こちらも新型コロナウイルスの影響を受け、平成30年の65%程度の人員で推移しています。

路線価の推移

中心市街地の地価は下落が続いている。小桑島前浜の鳴門駅前路線価は、令和5年には4万4千円/m²で、平成20年（7万2千円/m²）の61.1%まで下落しています。平成25年以降は、ほぼ横ばいで推移しているが、低下傾向が続いています。



路線価凡例

80-90千円/m ²	40-50千円/m ²
70-80千円/m ²	30-40千円/m ²
60-70千円/m ²	20-30千円/m ²
50-60千円/m ²	

令和5年度代表的地点路線価

黒崎字松島	5.2 万円	大桑島字蛭子山	3.8 万円	岡崎字二等道路西	3.0 万円
斎田字浜端北	4.6 万円	大桑島字津岩浜	3.8 万円	北浜字宮の東	3.3 万円
斎田字岩崎	3.1 万円	小桑島字前浜	4.4 万円	林崎字北殿町	2.3 万円
斎田字大堤	4.8 万円	南浜字東浜	4.7 万円	立岩字七枚	4.3 万円

土地の利用状況

中心市街地の空き地および駐車場の面積は、この20年間でやや増加傾向にあります。空き地は、そのまま放置されるケースは少なく、月極駐車場となる傾向が強く、他に宅地や店舗になるケースもある。駐車場を併設する店舗が多いことから、時間貸駐車場が少ないことは、地方都市の特長的なケースであります。空き地・駐車場以外にも、近年は空き家も目立つようになってきました。

土地利用状況図

平成16年



平成26年



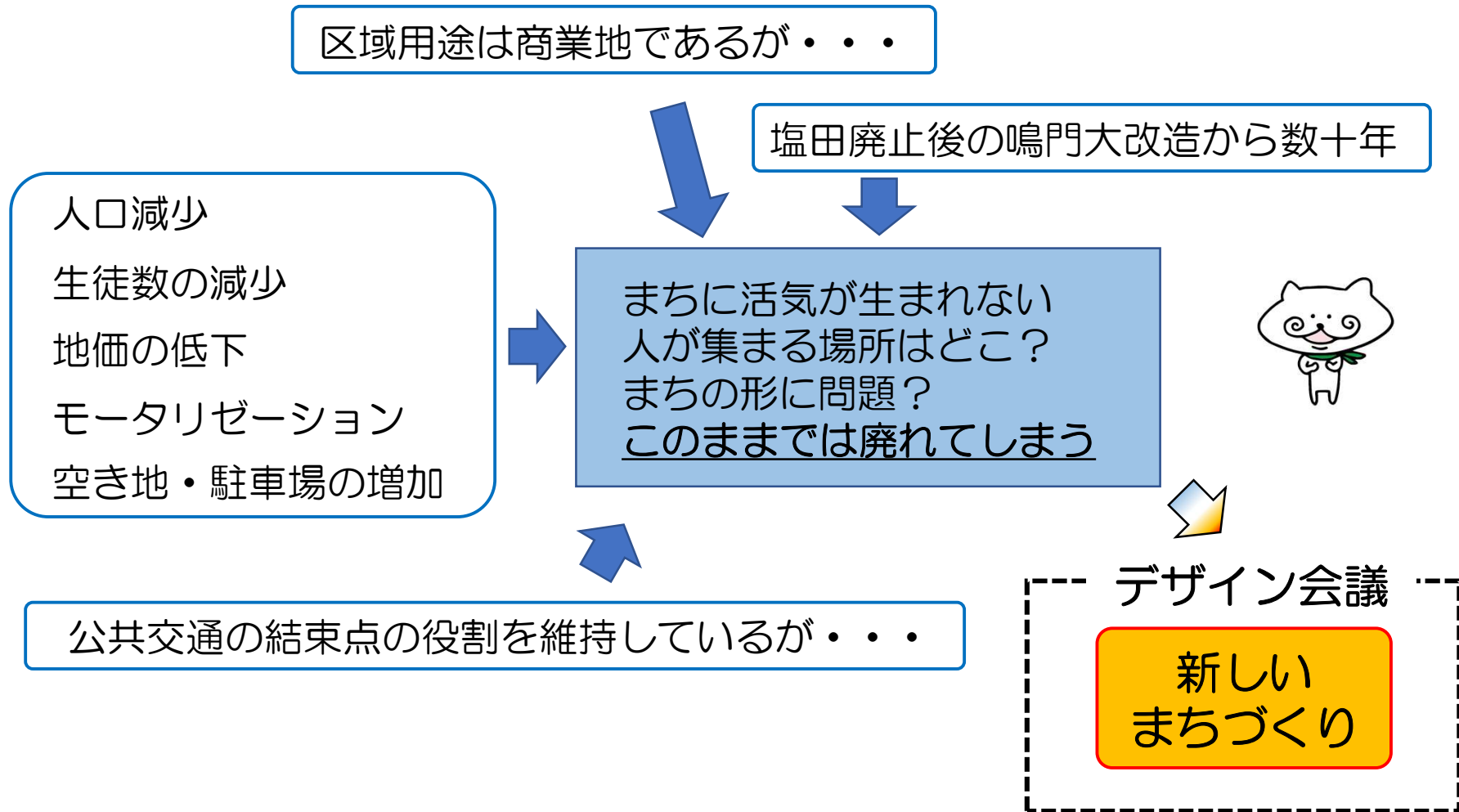
令和6年



空き家追加表示

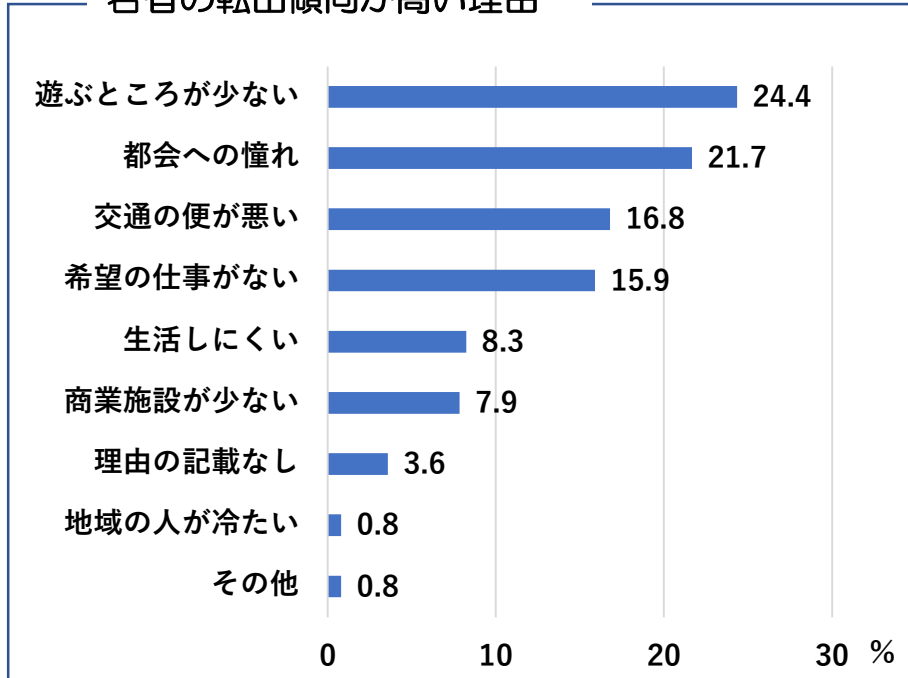


市中心部の問題点は

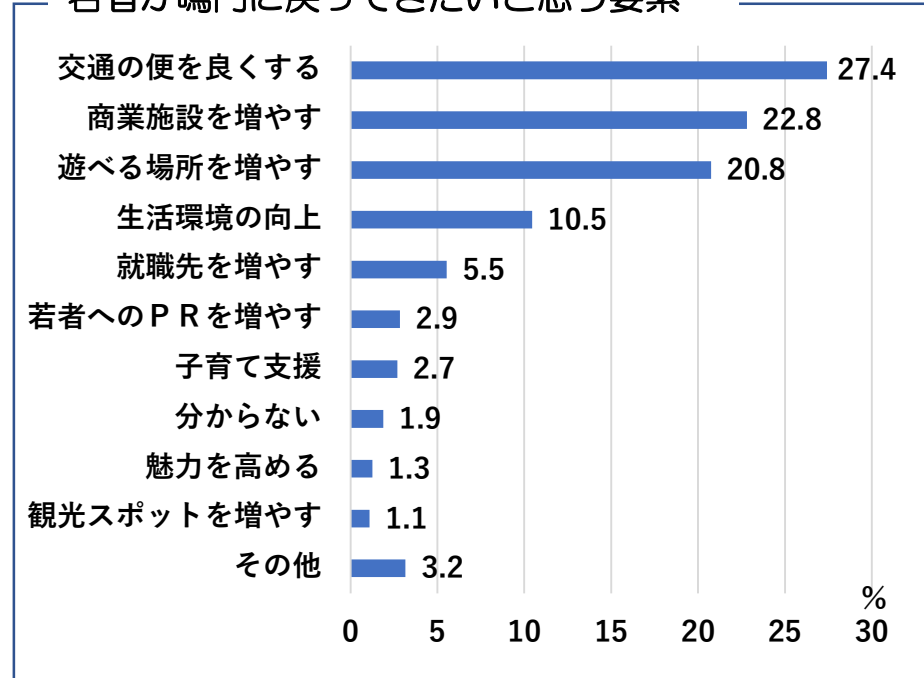


高校生の意識調査

若者の転出傾向が高い理由



若者が鳴門に戻ってきたいと思う要素



なると未来づくり総合戦略2025より

市内在住の高校生への市民意識調査（令和6年7月実施）では、雇用や仕事の創出が必ずしも若者の定住やUターンを決める要素として、一番大きな要因ではないことが分析できます。

一方で、若者が集まれる場や楽しめる場の整備などの、活発な「まちの動き」や「買い物などの生活環境の向上」は一度、都会に出た高校生などの若者を「まち」に呼び戻す大きな要因の一つであると推察できます。

中心市街地に何が必要か

現状で課題と考えられるものは？

にぎわい

- 街なかで遊ぶところがない
- 昼に食事をする場所が少ない
- おしゃれな店やSNS映えが欲しい
- 駅前で土産物店がない

交通

- 駅前で待つ場所が無い
- JRの時間待ちが困る
- 東西が道路でつながっていない
- 踏切の時間が長い

生活

- 働くところがない
- 常に車が必要
- 気軽に車を駐車したい
- 携帯電話を充電したい
- コンビニが遠い

どんな施設が必要と考えられるか？

- | | | |
|-------------|---|-----------------------|
| 遊べる場所が欲しい | ➡ | 遊び場・公園・アクティビティ・スポーツ広場 |
| 待ち時間を楽しくしたい | ➡ | カフェ・飲食店・多目的室・温泉・花壇 |
| 効率的に暮らしたい | ➡ | コンビニ・ドラッグストア・駐車場 |
| 鳴門は観光都市 | ➡ | 宿泊施設・土産物店・地元飲食店 |



市民・利用者のニーズの把握



アンケートの実施

先進地事例(徳山駅:山口県周南市)

周南市 人口約13.4万人
駅ビル整備 平成24年～平成30年
「このまちへ来る人へのおもてなしの場」
「このまちに住んでいる人たちの居場所」
「人が集い楽しむこのまちの賑わいと交流の場」



整備前



整備後



駅ビル跡地に賑わいや交流の創出を図る拠点となる複合施設を整備した。

施設には、民間のノウハウを生かした駅前図書館を核とし、交流施設や飲食施設が入り、開館後1年間で来館者数見込み120万人/年を大幅に上回る200万人/年を達成した。

呼応するように、現在も周辺での民間主導による再開発が進んだ。



駅前図書館・交流施設

9:30~22:00
(年中無休)

長い営業時間により
市民・来街者が滞留する
中心市街地活性化の拠点

先進地事例(卯之町駅:愛媛県西予市)

西予市 人口約3.5万人
卯之町まちづくり整備事業 平成25年～令和4年
駅舎・駅前周辺の整備・駅前複合施設の再整備



整備前



整備後



卯之町駅 駅舎



駅前複合施設



駅舎・駅前広場・交流施設を官民連携手法（PFI方式）にて整備・維持管理・運営を行い、公共サービスの質の向上と財政的な負担軽減を図っている。

駅は、町の長屋門をイメージした木造駅舎とし、複合施設は、郵便局や観光案内のほかチャレンジショップなどが入るほか、緑地広場を設け、にぎわいの創出を図っています。

先進地事例(敦賀駅:福井県敦賀市)

敦賀市 人口約6.3万人
駅西まちづくり 平成21年~令和4年
駅直結の交流施設「オルパーク」と駅前広場の再整備
駅西区域「TURUGA POLT SQUARE otta」の民間活力での整備



駅直結交流施設「オルパーク」

駅に隣接し、必要な機能を実装
待合・ATM・多目的室
コンビニ・観光案内
物販・Free Wi-Fi

敦賀駅周辺の活性化に向けた魅力ある賑わい交流拠点の形成を目指し、市民全体に対するサービス機能の集積と玄関口としての機能強化、土地区画整理事業で生まれた広大な市有地の整備と民間活力の導入により、駅周辺の一体的基盤整備を行っている。

また、まちの魅力を高めるため、統一したランドデザインによる景観形成を図っている。

先進地事例(日向市駅:宮崎県日向市)

日向市 人口約5.6万人 平成10年～平成20年
鉄道高架事業と併せ駅舎建設と駅前交流広場を整備
市民と行政の意見交換による空間整備



日向市駅外観



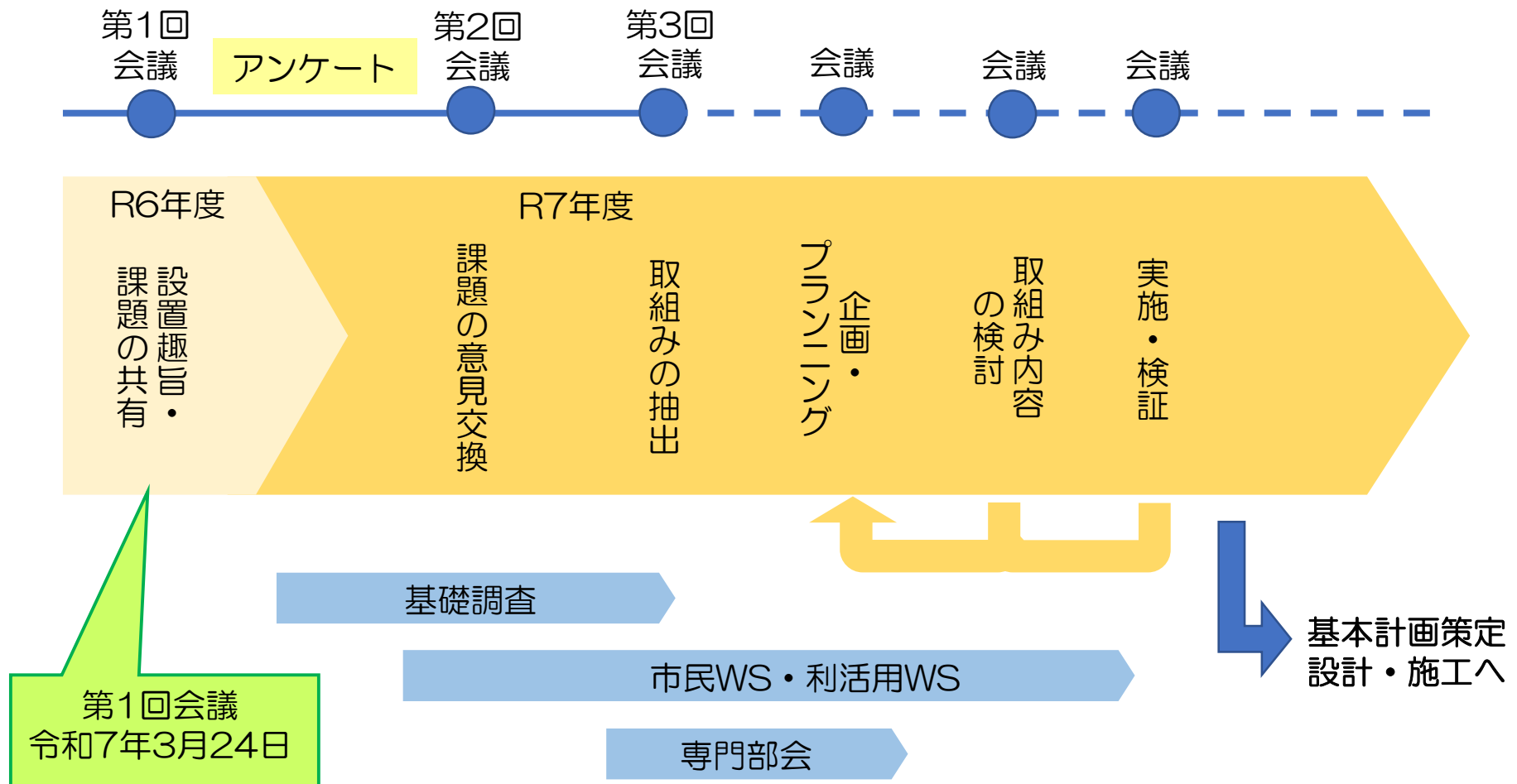
日向市駅構内状況

ブルネル賞(2008)受賞：鉄道関連施設デザインに対する国際デザインコンペティション

建築・都市計画などの様々な専門家が関わることで、クオリティの高い景観整備を実現するとともに、市民が「主役」となって利活用してもらうために、計画検討の段階から市民が参加し、使い方を含めて市民の意見が反映されるよう配慮している。

事業開始後の歩行者・自転車交通量(休日)が整備前に比べ1.5倍に増加し、集客数の増加や地域活動が活性化した。

デザイン会議 ロードマップ案



第2回会議に向けた基礎調査

第2回会議の意見交換へ向けて、まちづくりの課題や現状に関する基礎調査を行います。

① アンケートの実施

- ・ 市内在住者への中心市街地に関するアンケート
- ・ 小中高生へのアンケート
- ・ 駅利用者へのアンケート
- ・ 観光による駅利用者のニーズ調査



普段はどんな施設を利用しているのか
市街地に何が足りないのか
どのような施設を求めているのか

② 現状調査

- ・ 通行量調査（歩行者および車両）



平時と土日祝およびイベント時の変動調査
鳴門駅・大道銀天街・斎田鳴門駅線を対象

③ 機運醸成に向けたワークショップ・意見交換

- ・ 市中心部の模型を使ったワークショップ
（小中学生・高校生）
- ・ 市民との意見交換



デザイン会議や建築士会との連携
直接、声を聞き、ニーズを引き出す



小学校でのまちづくり授業例

- 今後の50年を見据えた「新しい鳴門の顔をつくる」まちづくり

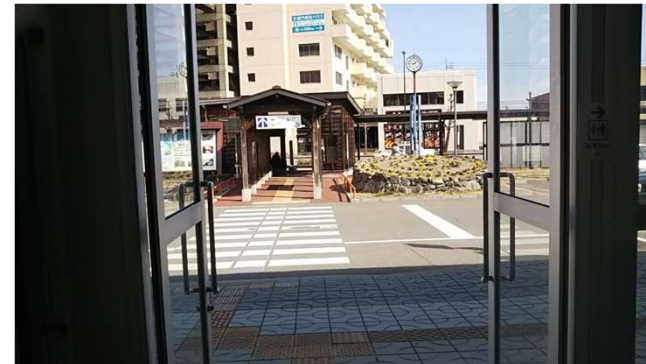
どのような機能がまちの中心に必要なのか？

どうすればまちなかに人が集まるのか？

まちの形はどのようにすればよいのか？

観光都市なるとして何が必要か？

「新しい鳴門の顔」となるべきものは？



鳴門市まちづくりデザイン会議