

第7回 鳴門市まちづくりデザイン会議を開催

6月の第6回デザイン会議以降に起きた現状や、まちのコアについて報告を行ったほか、ゾーニング案や、駅舎・交流機能の整理等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

中心市街地でのイベントや市街地整備課Instagramの開始、さらには「リノベーションまちづくり推進事業」について報告しました。

- 第6回デザイン会議以降に中心市街地で実施された100円商店街Plus、市役所七タマルシェ、大道銀天街納涼市について、実施しました。
 - 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。「#むやるんじょ」を活用しながら発信します。
 - 今年度初の「リノベーションまちづくり」講演会に約30名が参加され、まちの将来について、意見交換が交わされました。
- さらに、10月にはリノベーションスクールが鳴門市で初開催されます。



大道銀天街納涼市

Instagramサイト



まちのコアについて

まちのコアの位置について、その方向性を議論しました。

【まちのコアの位置の比較検討について】

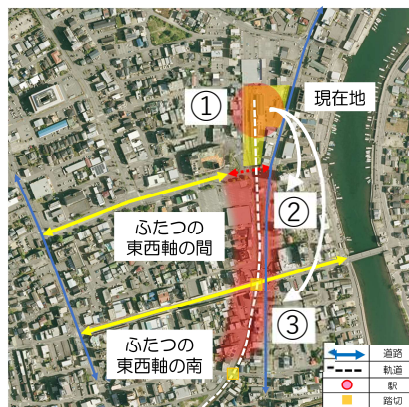
- どこにまちのコアを持っていくかよりも、谷通りや駅周辺、撫養川といったまちの資源をどうネットワークとしてつなげるかが重要である。
- ①案は、谷通りと国道がつながらないため、まちの活性化にはつながらないのではないかと。②案であれば、幅員の広い谷通りが国道、撫養川とつながり、将来的な撫養川の利活用等の可能性が広がるため、良いのではないかと。
- ③案は、鉄道として技術的に難しく、また用地買収が大変になり、反対される方も一定数おられるのではないかと。
- 駅が動いた後に、人が集まるためにはどういう形になれば良いかについて、今後議論をしていきたい。また、谷通りからうずしおふれあい公園につながる道路は、かつて賑わっていたが、現在は寂しくなっており、その部分についても議論をしていきたい。
- 鳴門駅が新しくなることによって、現在の交通結節機能が低下することは避けたほうがよい。現在の交通結節機能を維持するだけでなく、バスや観光等の利用も見据え、機能を強化していくことが重要ではないかと。
- せっかく駅を移転させるのであれば、現状の駅機能をさらに強化し、鳴門駅に来る方が増えるようになったら良い。
- まちのコアとしての求心力の弱さや鉄道の曲線半径といった課題を一番解決できる可能性があるのが②案であると理解した。
- ①案を取った場合、駅の位置が変わらず、まちが大きく変わることはないのではないかとと思う。

【交通流入調査について】

- 現状の交通量と駅が移転した後の交通量は大きく変わることが想定されるため、それを踏まえた予測が必要ではないかと。

これまでの会議での
コアの位置の提案

- 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



第7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) 済
- 第7回 令和8年8月10日(月)
14時から16時
鳴門市役所消防庁舎3階



第7回の会議の様子

① 現在地(駅舎西向き・両向き)	駅のポテンシャルを活かせず、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つの路線軸の中間に駅が入り、 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 臨海地区の活用が可能、商業地を 緑地・遊歩道として整備できる 撫養川沿いの開発が期待できる	デメリット： 曲線駅への駅設備移転が技術上困難 駅前広場やバス乗り場の用地確保が難しい 建設コストが高くなる可能性 北側商業地や台地との距離がやや離れる

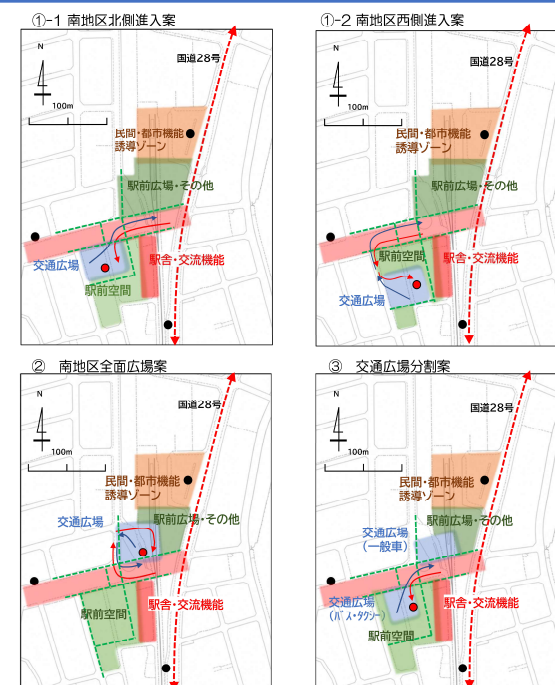
まちのコアの比較

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

ゾーニング案検討

コアの位置を②案をベースとし、ゾーニング案について議論しました。

- ・ **フリッジ駐車場を有効的に活用**することで、まちなか全体で駐車場を柔軟に考えるべきである。既存の駐車場をうまく利用して駅前の負担を減らしていくのはありだと思う。
- ・ **災害時の駅利用についても検討が必要**ではないか。浸水時の避難や、暑さ・寒さなどへの対応も考えておく必要がある。
- ・ **センター街は、駅周辺の整備にあたっては重要な場所**となるため、事務局として地権者の方にどう整備してほしいか、プランは持っておいた方が良いのではないかと。鳴門の人はみんな気にはしている。
- ・ **駅周辺ですべてをやるのではなく、周辺市街地等との関係性を踏まえて、ゾーニングを検討することも重要**ではないか。
- ・ 頭端駅は全国的にも珍しい。頭端駅の利点を生かした魅力ある駅としてほしい。
- ・ 駅が動いた後、**駅を降りた人がどこへ向かい、どのようにまちなかを回遊するの**かを想定して、検討を行う必要がある。
- ・ 現在の徳島のバスツアーは松茂町発車が多く、鳴門市民は松茂町まで車で移動し、そこからバスツアーに参加する状況となっている。**鳴門駅の移転を機に、鳴門駅発のバスツアーを増やしてほしい。**
- ・ 中高生は特別な施設が必要というわけではない。友達と快適におしゃべりができるような場所があればよい。
- ・ ダンスのイベントができたり、イベントが無いときは芝生やベンチでくつろいだりと、**自由に人が集まってくるような駅前広場**になったらいい。
- ・ だれが駅周辺の施設を管理するかは、議論しておいたほうが良い。**警察や管理者との協議を進めておいたほうが良い。**
- ・ **バスの乗降場の位置は、駅の前にあるのが理想的**であるが、駅前において、**人の空間を重要視するのであれば、駅から多少離れても問題ない**。ただしその場合は、乗降場の前に待合スペースを確保してほしい。
- ・ **一般車とバスが分離されているロータリーが望ましい**。送迎レーンを設けるのがあるのか、といった視点も必要である。



パブリックゾーンの配置パターン4案

駅舎交流機能の整理について

駅舎交流機能の機能や面積について議論しました。

- ・ 他都市の事例ベースで各機能の面積を算出しているが、**重要なのは大きさではなく、中身**であると思う。もう**一歩新しいもの**を目指してほしい。
- ・ 鳴門では、**何もかもできるわけではない**。どれを選ぶかも議論ができたらよい。
- ・ 仮定を立て、そこから実際の行動を追ってみる。**利用者の側から考えて、ストーリーを立ててみると、無理に決めてきたようなところがあぶり出される**。
- ・ 将来のまちの主演となる、**中高生の意見はできるだけ尊重**してほしい。
- ・ 有名店を誘致するのも良いと思うが、鳴門ならではの**アイデアも入った施設**になると良い。**オリジナリティ**があったほうが良い。
- ・ **子育て世代や高齢者などの利用も考慮した「世代の重層性」施設**が大事である。

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。

- ・ 谷通りと汽車公園を活用する社会実験を行う場合、**斎田の自治振興会等とも協力してできたらよい**のではないかと。

景観デザインの検討について

景観デザインの必要性について議論しました。

- ・ 景観法に準ずる強制力のある景観デザインにするのか、努力義務の景観デザインにするのか今後検討が必要である。
- ・ 駅前の公共空間だけではなく、**周辺の民間建築物も含めた景観のルールづくり**もある。好き勝手にならないようルールを作ったほうが良いか、議論から始めて機運が高まれば、計画づくりができるのではないかと考える。

今後の議論の方向性

- ・ ワークショップの結果報告
- ・ 基本計画骨子案の提示
- ・ 駅周辺のエリアおよび景観デザインの検討
- ・ 社会実験の進捗状況の共有

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、11月2日開催予定です。ウェブサイト・広報紙にてご確認ください。