

鳴門市まちづくりデザイン会議

第 5 回

議事

- (1) 前回の振り返りと現状報告
- (2) まちなか未来ビジョン素案
- (3) まちのコアについて
- (4) 今後の会議の進め方



令和8年2月18日
鳴門市役所2階大会議室

第4回会議の概要

①前回の振り返りと現状報告

第4回 鳴門市まちづくりデザイン会議を開催

8月の第3回デザイン会議以降に起きた現状報告を行ったほか、まちのコア・都市機能とコンテンツについて、東西の都市軸や撫養川沿いの活用方法、社会実験などを議論し、次回に未来ビジョンを提示することを説明しました。

参加委員：内藤座長、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、浜委員

現状報告・まちのコア・都市機能とコンテンツ

鳴門センター街ビル跡地・新スポーツ施設について状況を報告・中学生によるまちづくりの研究・提案を紹介しました

駅まち空間の機能、まちのコア位置の検討比較、駅まち空間の使い方や都市機能とコンテンツについて説明しました。

- 【センター街ビル】
 - ・センター街については、解体費用の助成の提案を正式に市からしていく予定であり、今後動きがあればデザイン会議でも報告し、必要に応じてご議論していく。
 - ・その後の事業については、今後のデザイン会議の中で少しずつ議論していくでもいいのでは。
 - ・すべてを行政がやる必要はないのかもしれない。行政と民間の間くらいいろいろなやり方がある。
- 【新スポーツ施設】
 - ・デザイン会議開始前、あるいはキョーエイ駅前店の閉店前に、ポートレース場敷地を候補地とする基本構想が示されていた。その後の状況変化で、年度末を目処に再度ポートレース場とまちなかなどで比較検討する。
 - ・まちなかサッカー専用施設(スタジアム)は、タスクフォースを設置して、調査研究を行っていく予定である。
 - ・全てのコンテンツを盛り込むことはできないので、そこから何を作ればいいのかというのを考えていかなければいけない。
 - ・センター街ビル跡地とスポーツ施設の話は、時間軸がデザイン会議とは少し違うかも。
- ・アンケートや提案は、1%でもいいから実現してほしい。小さくてもいいから実現するというふうに動いてもらうと嬉しい。そうすると次にもっと若い世代の側からいろいろな意見を出してくれるようになる。
- ・コンテンツの整備状況を他の街と比較してみると、鳴門市は揃っておらず、衝撃的である。具体例に見ると整備されているものが違うことが分かる。
- ・鳴門駅の周辺が変わった時に、商店街としてはどうなっていったらいいんだろう。
- ・まちが活気を帯びるためには、商店会の人を本当に中心になってほしい。商店会からもいろいろな意見が出るといい。
- ・官の力も借りながらどうまちを作っていくかについて、同時進行で商店街としても考えていかないといけない。
- ・現状を見ると、まず最初に駅周辺に人が来れる体制を作ることが必要であると考えます。
- ・それぞれの施設が連動してほしい。個別に出来てしまうとどこに向いていくかというのが難しくなる。
- ・鳴門駅が動くと、谷通り、道が国道に繋がり、またその向こうの撫養川に繋がっていく。そこにすごい希望というか、わくわくを感じる。
- ・駅というのが単なる乗り降りの場所ではなく、地域で大事にして頂いている場所と認識している。
- ・鳴門駅の移転自体は、大きな事業ではなくても、そのことによってまちの構造全体が変わって来る。駅を動かすというきっかけが出発点でまちがいろいろ変わってくるような気がする。
- ・デザインの本質は、物事の本質的な組み立てにも関与して、あるべき方向を指し示すことであり、この会議も出来ればそういう方向に持っていきたい
- ・デザイン会議がプロデューサー的な立場になって、まちの構造や人の導線などをもう一度きちんと見て、デザインしなおす。

第4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)
13時半～15時半
鳴門市役所2階大会議室



第4回会議の様子



まちのコアの位置の検討

第4回会議の概要

①前回の振り返りと現状報告

駐車場について

- ・徳島県は車社会なので、駐車場の整備は必須である。車で来れない方は、公共交通がカバーしていくイメージである。
- ・どのくらいの駐車場を用意するつもりなのか。むしろそこから逆算したほうがいいのか。
- ・現在、乗ってる人たちが**いずれ車に乗らなくなる時代も来る**という話もある。
- ・大きい駐車場を作ればいいのかというと、まちなかが殺伐とした風景になる。
- ・国土交通省が**フリンジ駐車場という考え方**を出している。地方都市には合ってるではないか。駐車場が分散的になるというのは今の鳴門市の在り方にはいいかもしれない。
- ・**デジタル化により、空き駐車場の情報を共有化し、フリンジ駐車場**で対応など検討していく。



駅前時間貸駐車場

【駐車場の大きさ】
標準 2.5m×6.0m
国交省「駐車場設計・施工指針について」
【フリンジ駐車場】
都市の周縁部(フリンジ)等へ駐車場を誘導・集約化することで、都市中心部への自動車流入を抑制すること。自動車と歩行者の動線分離を図る目的もある。

東西軸や川周辺の活用方法等

大道銀天街や谷通りの東西軸の活用方法のほか、撫養川沿いの利活用などの説明をしました。

- ・全部やりたいけど、なかなかそうはいかない。
- ・アーケードは商店街の象徴である。商店街としては、防犯面も含めてアーケードは保存できた方がいいと考えている。
- ・買い物客を考えると雨や日差しも凌げるのでアーケードはあったほうがいいが、維持管理の問題が難しい。
- ・アーケードが無くなってしまふ場所に、ポケットパークという新しい空間ができるのはいいと思う。
- ・商店街の車道の使い方として、自転車通行場所を検討することも必要ではないか。車道と歩道空間だけでなく、自転車空間も検討すべきである。
- ・電線の地中化を実施しているまちは、どこのまちに行っても、すっきりしたいいいまちだなという印象を感じを受ける。だが、費用もかかることから、効果などを確認し合意形成する必要がある。
- ・谷通りは場所や道幅を考えても、今すぐにもできることがあるのではないかという気がする。
- ・谷通りも、大道商店街も現状では道路という印象が強い。道の舗装を変え目抜き通りとすることで歴史や文化を感じるコンテンツにすることが出来るのでは。
- ・「水辺が変わればまちが変わる」、水辺でサップとか、中心地でアーバンな釣り堀があるとかが出来ると面白い。
- ・これからのまちの姿を何パターンもイメージ出来て、今まで整理できていなかったものを、こういう考え方もできるんだと改めて考えさせられました。
- ・鳴門駅は頭端駅であり、終着駅や頭端駅は再整備の事例は少ない。でも、うまく作ることが出来たら情緒が出てチャンスになる。やり方次第である。
- ・ウォーカーブルに関する実証実験は、さほど賑わっているようなイメージは持たなかった。単に歩道を広げるだけではなく、何か仕掛け的なものが必要になるのかなと思う。
- ・コンテンツは、近い将来にできるもの、中くらいの時間軸のもの、長い期間を見据えた大構想と、いくつかの段階に分けて時系列的に区分けして考えていったほうがいい。



駅前整備イメージ

今後の議論の進め方について

- ・不確定なものを前提に議論を進めることはできないから、状況を把握しながらまとめていく必要がある。
- ・最終的にはパブリックコメントへと進めて行く。
- ・図を出しながら、普段見えない市民の方からもご意見をいただきたい。
- ・鳴門駅周辺の再整備にあたって、商店街としても、希望や行きつく先の目標のようなものを持っておかないといけな。本当は商店街はこういう風になりた、こんな人に歩いてほしいというのがあったほうがいい。
- ・ちゃんと丁寧にすみやかに説明する必要がある。

次回の議論の方向性

- ・まちの現状報告、センター街ビル・新スポーツ施設の議論進展状況について報告
- ・まちのコアの位置について議論を進める。
- ・まちづくり未来ビジョン素案を提示し、議論を進める。

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、2月18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。

汽車公園イルミネーション

汽車公園の愛称で親しまれている撫養第3公園では、SL機関車がイルミネーションにてライトアップされました。

汽車公園内に設置されているのはC-11型66号蒸気機関車で、1970年代頃まで鳴門線を走っていた機関車です。

寒い時期ではありますが、年末のクリスマスシーズンには、色々な世代の方が見に来られていました。

イルミネーションは年を越え、1月末まで点灯されました。



「リノベーションまちづくり」推進事業

「未来に幸せな日常を受け継ぐために、このまちのパブリックライフを市民と創る」と題した講演会を1月24日に開催、約70名が参加しました。



通り過ぎてたストリートやまちなかが居心地の良い空間になることにより、コミュニティが育まれる。

まちなかをリビングのように過ごす日常が、まちに人を呼び込みまちを動かしていく。

まちで出会った人たちと「耕す」日常により豊かな日常が育まれていく。

未来に幸せな日常を受け継ぐためにこのまちのパブリックライフを市民と創る

2026.1.24
18:00-19:30 無料 入場料 80円

青木 純
株式会社リノベーションラボ 代表取締役
株式会社まちづくりラボ 代表取締役

お申し込みはこちら
お申し込み受付期間: 2025年12月15日(火) - 2026年1月15日(水)

鳴門センター街ビル跡地について

駅西の中核商業ビルであった鳴門センター街ビルは、その活用方法を所有者であるセンター街が検討を行っています。
市からの補助金を活用して、所有者が建物の除却を進める方法について、まちづくりにおける国の交付金による事業手法などの可能性について検討を進めてまいります。
また、市から所有者に説明を行い、継続して協議を進めて行く予定です。



新スポーツ施設の立地について

本年3月に策定しました新スポーツ施設基本構想は、ボートレース鳴門西側敷地が候補地として望ましいとしているが、まちなかでの整備の要望も多いことから、今年度末を目標に、その立地について「新スポーツ施設検討委員会」にて再検討することとなりました。



候補地	①ボートレース西側敷地	約14,000m ²
	②JR鳴門駅敷地	約7,000m ²
	③センター街ビル敷地	約3,000m ²

委員会の内容

- 1月29日 第1回検討委員会
現状説明・比較項目への意見集約
- 2月17日 第2回検討委員会
比較検討・追加資料（配置案）



ボートレース西側敷地

第1回（1月29日）の検討委員会での委員からの意見

- 整備はスピード感をもって早々に進めて欲しい。
- センター街の敷地は面積が足りないのではないか。
- 駅前の2つの案は、現在民有地であり早期の着手は難しいのではないか。
- プールと体育館は、同じスポーツ施設でも使用目的が異なる。分けて整備出来ないのか。
- 将来の人口が減少していく中で、スポーツ施設の建設場所や規模感、ランニングコストなどを考慮して決めてほしい。

⇒ 面積や立地、時間軸などを次回で具体的に比較

第2回（2月17日）の検討委員会での委員からの意見

- センター街敷地は、大きな施設を立地するのは難しい。
- 出来るだけ早期の整備が優先すべき項目である。
- 学生の水泳人口が減少する中で、早期に屋内プールを整備してほしい。

3つの案について、項目ごとにポイント化した結果、①ボートレース鳴門西側敷地が有利

⇒ 立地としては ①ボートレース西側敷地が良いのでは

新スポーツ施設検討委員会の今後のスケジュール

3月中旬 鳴門市議会第1回定例会
検討委員会の内容を報告・意見を集約

3月下旬 第3回新スポーツ施設検討委員会
議会での意見等を踏まえて、委員会での検討結果を決定

未来ビジョンとは 内外の多様な人材や様々な投資を引き付ける魅力を備えた都市を構築するには、エリアの将来像等を共有することが重要であり、その将来像や基本的な考え方を共有できるようなイメージ化したもの

鳴門市まちなか未来ビジョン

これまでに開催された4回のデザイン会議の中で議論された内容を基に、鳴門市のまちなかの未来について、その内容・意見や思い・イメージをまとめました。

現在行われている、中心市街地でのまちづくりについて、事業内容を広くお伝えするとともに、より良いまちを作り上げていくためご意見を求める基となるもの



別紙資料 鳴門市まちなか未来ビジョン素案

今後の流れについて

2月18日

第5回まちづくりデザイン会議

素案の提示



意見を受けてのビジョン案の調整

3月中旬

鳴門市議会 令和8年第1回定例会

ビジョン案の議会説明



3月18日

～4月17日

パブリックコメント

ビジョン案を提示し、市民の皆様からご意見を伺います



意見を受けてのビジョン案の調整

委員への報告・説明

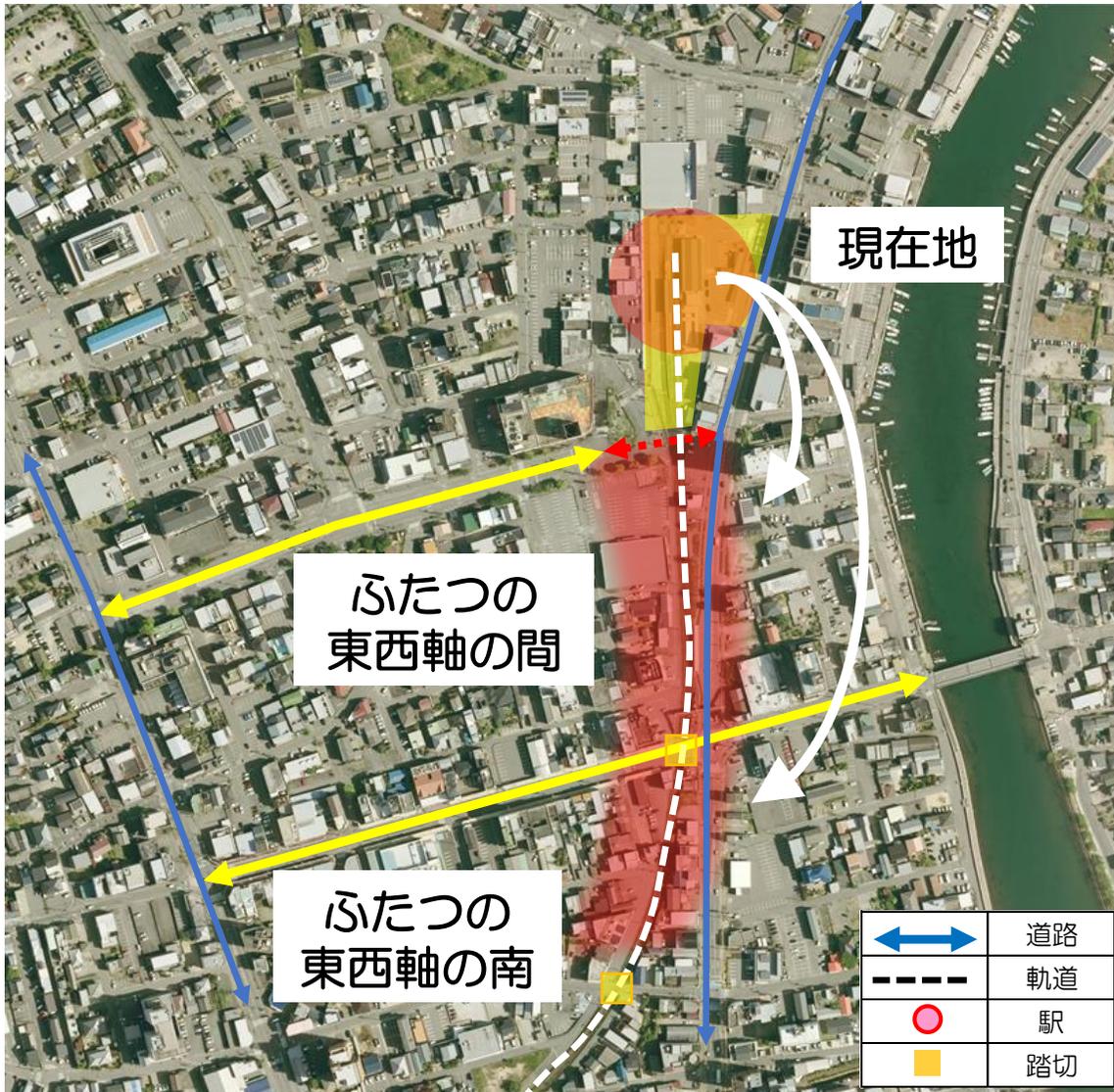
5月上旬

第6回まちづくりデザイン会議

未来ビジョンの提示

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

まちのコアについて 延伸案

まちのコアの位置について

- 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

にて検討

デザイン会議以外でも様々な意見

延伸？高架？

⇒ その可能性についてデザイン会議でも確認

○ 延伸

鳴門駅北側には住宅地が広がり、1 kmほどで小鳴門海峡に隣接
→ どこに延伸した駅を想定するか？

メリット	地域の利便性の向上 新駅設置の場合、地域経済の活性化 交通網の強化（循環バスがあり効果は限定的）
デメリット	建設コストの負担（土地取得、建設、設備） コアへの影響が小さい 沿線等周辺への騒音・環境の影響 需要予測リスク

- ⇒
- コストが大きく、収益性が見込めない
 - 中心市街地への影響は小さく、交通改善効果は限定的
 - 沿線住民への影響が大きいほか、事業化に相当の年数を要する



まちのコアについて 高架化案

○ 鉄道高架化（連続立体交差事業）

要件①

鉄道と幹線道路とが2カ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路中心間隔距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差させ、かつ、2カ所以上の踏切道を除却すること。

要件②

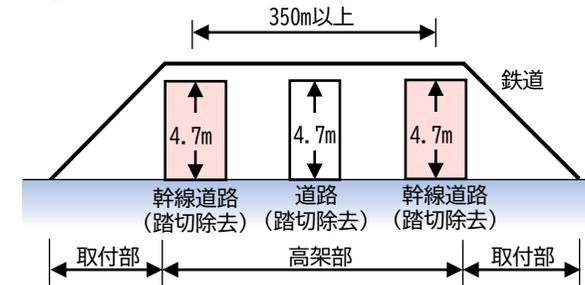
高架区間のある1,000mの区間の踏切道において、5年後における1日踏切交通遮断量の和が20,000台/日以上であること。

幹線（大道銀天街・黒崎バイパス）交通量は1日1万台以下（12時間）と少なく、遮断総時間も短い。（45分/1日1踏切最大）

要件②の1日踏切遮断量を満たすのが困難

- ⇒
- ・ 事業化要件達成困難なうえ、多大なコストや用地、期間など問題は多い
 - ・ 1時間1往復で交通時間短縮・快適性向上による便益効果が満たせない

要件①概要図



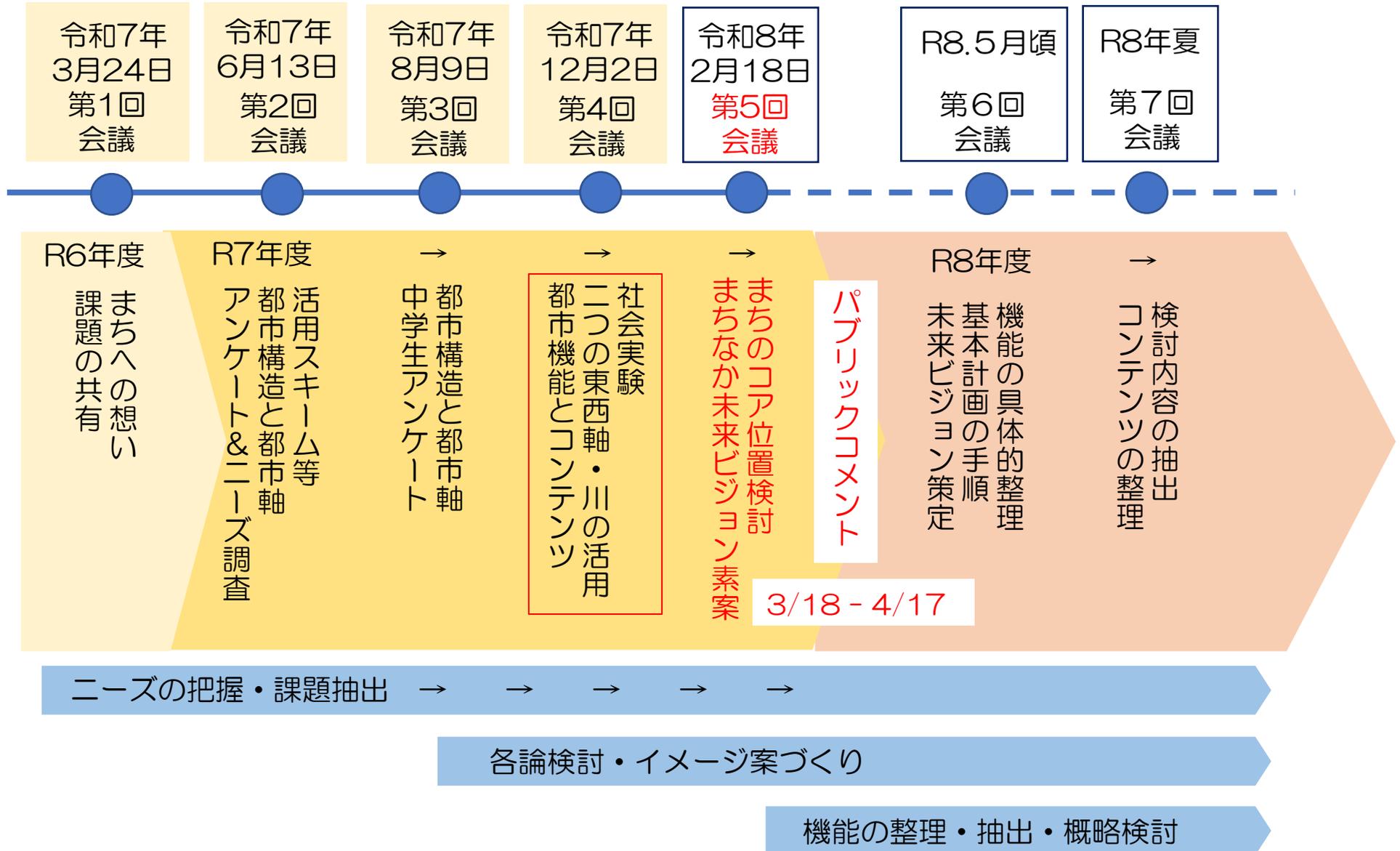
まちのコアについて

まちのコアの位置の比較検討の視点

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（周辺につながる人の動線のハブ）を發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發揮できる。
駅と道路の関係性	回遊性向上	駅を中心に、各ゾーンへの回遊性向上が期待される。
交通結末機能の確保	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	駅跡地の活用のしやすさ	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。
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。

技術検討と合わせ総合的な検討を進めていく

デザイン会議ロードマップ案



次回会議(第6回)の概要

○ 未来ビジョン パブリックコメントについて

- 寄せられたご意見について
- 未来ビジョンの策定

○ 基本計画について

- 今年度の会議概要について
- 基本計画策定の趣旨と目的

○ コアの位置の整理

- 鉄道移設に関する技術的な評価
- コア位置の総合評価結果

○ 駅周辺施設の具体的整理

- 必要な機能やコンテンツに対する分類整理

○ 社会実験

- 今年度を実施する社会実験



第6回会議は令和8年5月に開催予定です。

鳴門市まちづくりデザイン会議

