

第 6 回デザイン会議 鳴門市まちづくりデザイン会議 議事録

日 時：令和 8 年 6 月 2 日 13 時 30 分から 15 時 30 分

場 所：鳴門市役所 2 階 大会議室

参加委員：内藤廣座長、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

事務局：都市建設部 櫻木部長、市街地整備課 碇課長、藤本副課長、岩久保副課長、
齋藤係長、大端係長、まちづくり課 小川課長、林副課長、八幡係長、戦略企
画課 吉川課長、公園緑地課 清水課長

発言者	主な発言内容
事務局	只今より、第 6 回 鳴門市まちづくりデザイン会議 を開会いたします。 開会にあたり、座長より、ご挨拶をお願いします。
内藤座長	台風が来ている中、大変ですね。こういうときに熱い議論が交わされるのも悪くないかなと思います。 第 6 回ということで、だいぶ盛り上がってきているところですが、今回から福井先生が関わってくれますので心強い限りです。また後でご挨拶があると思いますが、より現実に向けていい案をまとめたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。
事務局	続きまして、このたびの会議より委員としてご参加いただく法政大学デザイン工学部都市環境デザイン工学科、福井恒明様より、一言ご挨拶をお願いします。
福井委員	皆さん、初めまして。ご紹介いただきました福井恒明（ふくい つねあき）と申します。 内藤座長からお声がけいただき、鳴門が今、良いタイミングにあるのでぜひ関わってほしいということで、東京から参りました。 内藤座長とは 25 年ほどのお付き合いになるのですが、現在は名古屋駅の駅前広場の仕事なども一緒にやっています。沼津駅の駅前広場や河川空間に関する業務にも携わっておりますので、そうした専門的な観点から貢献できればと思っております。 鳴門に来るのは初めてだと思っていたのですが、以前に鳴門西パーキングエリアの件で来たことがありました。ただ、当時は鳴門という認識がなかったなので、実質初めてです。 昨日の到着後、関係者の皆様とお話する機会がありましたが、短い時間で濃密な時間を過ごすことができました。これだけまちの皆さんが盛り上がっているので良いプランができると思っております。 これから様々な意見が交換できればと思っていますので、よろしくお願いいたします。

内藤座長	大学の先生や学識経験者というのはたくさんいますが、その中でも福井委員は非常に信頼できる方です。いろいろな提案をしてもらって、福井委員の意見を鳴門に活かしてほしいと思います。ぜひ皆さん、いろいろな情報を福井委員に共有して、意見交換をしていただくといいかなと思います。
事務局	(事務局より、議事1 前回の振り返りと現状報告、議事2 鳴門市まちなか未来ビジョンについての説明を行う。)
内藤座長	パブリックコメントについては、特段大きな問題も生じていないように感じています。 1つだけさっき話そうと思って話せなかったので申し上げますと、私の知る限り、建設費の高騰が全国的に異常です。私の専門は建築ですが、いろいろなプロジェクトがその影響で中止になっていて、この国の建設システムが崩れているのではないかという感じです。建設費が2、3年で倍になるような状況で、その勢いも止まっていません。普通の市民感覚から考えてもおかしいことが起きています。 だから、我々もそれを片目でらみながら賢く戦略を練っていく必要があります。せっかくみんなの夢が膨らんだのに、あれもできません、これもできませんとしばんでいくのはつらいので、市の財政状況も考えながら、できるだけ賢い選択を市民と一緒にやっていく必要があると思っています。 状況はどんどん悪くなってきています。新聞やテレビでも騒ぎ始めているますが、そんな状況なので、鳴門は賢い選択をしていくということを申し上げておきたいと思います。 メニューを作るのはいいんですが、何をどういう順番で、いつやるのかということをよくよく精査しないと全部絵に描いた餅になってしまいます。
河野委員	先だって、市の委託事業者であるパシフィックコンサルタンツの皆様と地元の皆様で意見交換をさせていただく機会もありましたので、未来ビジョンの説明の際にはいろいろな意見も出てくるのではないかと思います。また、内藤座長からお話のあった福井委員が本会議にご参加いただけたことを大変心強く思っております。今後ともよろしくお願いいたします。
福井委員	先ほどの内藤座長のコメントにもあったように、何をどういう順番で進めていくかが重要だと思います。私の師匠から、「計画というのは途中段階でもある程度機能しなければいけない」と教わりました。それぞれの段階でどう機能するかということを考えていくことが大事ではないかと思います。中身については、これからだと思いますが。

事務局	(事務局より、議事3 まちづくり基本計画について説明を行う。)
永易委員	12ページの交通量分析について、現在鉄道を利用いただいている方だけでなく、鉄道や駅周辺を利用していない方の意見を聞く方法もあれば良いと思ったのがまず1つです。 また、23ページ以降で整理していただいている駅とまちの関係について、今後、駅舎や駅の周辺にどんな機能を持っていくかという中で、カフェや民間事業者の話がありましたが、ニーズがあっても実際に手を挙げる事業者がいないと難しいところがあるのかなというのがもう1つです。 当社の駅でも、キヲスクやコンビニは撤退したけれど、地域の方が運営する食堂であれば成り立っている事例もあります。大手事業者でなくても成り立つ可能性はあると思いますので、利用者ニーズだけでなく、民間の参入事業者等へのヒアリングも今後必要かなと思いました。
森下委員	この資料を見て私が思ったことは2つです。 まず1つは、駅に関して今これだけ議論をする中で、駅を利用する、つまり鉄道を利用する人を増やすことについてもきちんと考えていく必要があるのではないかなと思いました。 もう一つは、公共の施設や駅のプロジェクトの話をするとときに想像されるのは、昼間の駅だと思います。ただ、駅というのは昼間だけでなく、夜のまちの姿も密接に関わっていて、お酒を飲めるとか大人の話も鉄道利用者を増やすという面でプラスに働く要素だと思うんです。 そう考えると、まちと駅の関係性、内藤座長がよくおっしゃる陰の部分、光がある昼間と夜のまちの関係というのもこの議論に少し加わってあげれば、より魅力的な駅前が作られていくのではないかなと思っています。
黒崎委員	この資料を見て、他市町の事例を見ますと、駅の周りにいろいろなコンテンツが集まっていますが、現状の東を向いた鳴門駅には何もないなというのが率直な印象です。 駅が動くことによって、谷通りが国道や川につながり、そうすると鳴門駅前にも公共性のある公園だとか、近くにある汽車公園も生きてくるのではないかなと思います。また、大道銀天街などの既存の商店街にも近づくことになるため、駅が動いて西を向くことで商店街への人の流れも生まれてくるのではないかなと感じます。 また、高速鳴門と鳴門駅が離れているという課題があります。高速鳴門で降りた観光客の方が鳴門駅まで来てくれるかという、何か目的が無ければなかなか来ないと思います。 そのため、現在も観光案内所はありますが、さらに充実させて、歴史資料館的な機能や、鳴門の歴史・自然・民俗などを紹介できるような機能を持たせることで、観光の拠点として情報発信ができるようになるのではな

	いかと思います。そういったものがあれば、観光客の方も鳴門駅に行ってみようという動機につながると思いますので、観光案内所の拠点となるようなものも必要ではないかと思います。
内藤座長	観光案内所の在り方は考えたほうがいいのかもしないですね。
事務局	どういった機能を新しい駅前に配置していくかという検討は行っていると思います。
内藤座長	観光案内所については、役所の部局で言うと縦割りで別の部署の担当なので、ここで簡単に答えられないんですよ。ほかの自治体でも同じなのでわかりますが、本来はまちづくりと観光は一体であるべきです。 全然状況は違いますが、渋谷やほかのまちでは、交番と観光案内所の関係というのがあります。鳴門は駅前に交番はありましたか。
事務局	駅の真裏にあります。
内藤座長	観光客などは、大体わからないとみんな交番に行ってしまうんです。ハチ公前広場では地元から、交番の隣接するような場所に観光案内所を作ってくれないかと要望が出ています。観光案内所と交番の隣接というの、これから考えていく要素の1つだと思います。
事務局	検討させていただきます。
福井委員	少し気になっているのは、12 ページ、交通量調査・行動分析について、現状を把握し、将来のまちの流れを分析すると書いてありますが、現状を見る話と、我々はどういうまちの構造にしたいという話の関係がわかりにくく感じました。現状分析ではその辺りが出てこないの、そこはこれまでも議論されていると思うので、次に期待しているところです。 また、25 ページのまちのコアについて、駅周辺を再編することによってまちの構造を変えるわけですね。それに関する今の説明が、駅に偏重しているように感じて、駅の位置を変えると撫養川まで含めてまちの構造が変わると思うのですが、撫養川のことあまり書かれていないことが非常にもったいないと思っています。 23 ページの他事例との比較を見ると、鳴門は圧倒的に川に近い。午前中現地にも行ったのですが、駅からすぐ近くじゃないですか。その部分は補足していただきたいところです。
内藤座長	撫養川の活用は項目としてはあるけれど、もう少し注目してもいいのではないかということですね。
事務局	今回、確かに駅周辺のコアというところに注目しすぎたというところがあります。もちろん未来ビジョンでは撫養川まで活用するという整理をしていますし、市民の方からもそういったご意見を多くいただきますので、

	駅舎だけにこだわらず、撫養川まで含めた形で基本計画の策定を進めていきます。
内藤座長	撫養川に関しては、徳島県を巻き込まないと進まないですね。県のほうも進めていこうという状況になってきているのですか。
事務局	いろいろな形で進めていこうと現在考えているところであります。
内藤座長	特に川沿いは県も一緒になってやらないと何もできないので、県の意見もどこかで聞いてもらった方がいいですね。
事務局	わかりました。そういった形で今年度進めていきます。
林委員	交通機能の部分に関しては、効率性や利便性を高めることと、人が滞留することが、場合によっては相反する可能性もあると思います。 少し話は逸れますが、先月、徳島県で福山雅治さんのコンサートがあり、東京をはじめ各地から多くのファンが来県されました。高速バスやリムジンバスもたくさん利用していただきましたが、交通そのものが目的ではなく、あくまで目的地へ行くための移動手段です。人は何か目的があって初めて移動するので、イベントやコンベンションは人を集めることのできる大きな要素の一つかなと思います。 その際、空港から会場まで直通便を運行できないかという話もありました。直通であれば便利にはなりますが、一方で現在のように徳島駅で乗り換えたり、待ち時間が発生したりすることで、駅前で時間を過ごす行動も生まれます。 すべてが便利になればなるほど人の動きは変わっていきますので、そのバランスを考えることが大切だと思います。鳴門駅や高速鳴門についても、利便性を高めることは重要ですが、必ずしも便利さだけを追求するのではなく、人が滞留することで新たな気づきが生まれる側面もあるのではないかと思います。 もちろん、魅力や目的が無いと滞留することもできませんが、そのバランスをうまくとることで鳴門らしい価値につながるのではないかと思います。都会のように何もかもを便利にすることは難しいので、持続可能なまちづくりという観点から、その辺りも表現できればよいのではないかと思います。
河野委員	先ほど福井委員がおっしゃられた、撫養川についてあまり触れられていないことがもったいないという意見には私も同感です。 私たちもいろいろヒアリングさせていただく中で、川沿いが整備されることでどう変わるのだろうということに大変興味を持っていますし、市民の皆様も同じだと思います。整備されたときに、放課後や休日に楽しめる

	ようなウォーターフロントのコンテンツがあればいいという意見も聞きます。 資料の 22 ページから 24 ページに駅に関する内容が書かれていますが、市民の皆様からも駅がどうなるのかという意見は非常に多く聞きます。まだこれから決まっていく部分が多いとは思いますが、他事例を見ると、駅や駅周辺に色々な機能や施設があって、現在の鳴門駅にはほとんど無いものだと感じます。越したものができれば、非常に楽しそうだと思います。 もちろん、鳴門にとってオーバースペックになってはいけないと思いますが、24 ページに示されているような駅周辺のコンテンツ事例については、私自身も商店街メンバーも非常に期待しているところです。 私たち自身が駅前が楽しくなったと感ずることが、観光客の皆様にとっての楽しさにもなる。観光というのは地元の人が好きなまちの楽しみをおすそ分けすることだという内藤先生のお話もありますが、駅が新しくなることについては、建設費の高騰なども踏まえながら議論していく必要があるものの、具体的にイメージが見えてきていることは嬉しく感じております。 今後も皆様の意見を反映しながら、順調に進んでいければいいなと思っています。
内藤座長	子どものころに撫養川で泳いだことはありますか。
河野委員	撫養川は基本的に人が泳ぐようなところではないと認識しておりますが、中学生の時に 1 度だけ泳いだことがあります。 去年には撫養川での SUP も体験しまして、文化会館を眺めながら、川を SUP で動くのは本当に楽しくて、アーバン SUP は人気が出るコンテンツになるのではないかなと個人的に思ったところです。もし泳げるのであれば泳げる場所があってもいいのかなと思いました。
西谷委員	撫養川については、私の父親世代の方は水路で泳いでいたという話を聞いたことはあるのですが、現在はおそらく雑排水が直接海に流れている関係もあって、泳ぐことは難しいのかなと思います。 また、駅の話が出ていたので、今思いついた案ですが、海の駅という考え方がるように、川と駅をつなぐような発想もあるのではないかと思います。距離的にも 100 メートルくらいなので、そういったまちづくりができれば面白いのではないかと思います。 個人的には、最近、外国の方、特に西洋系の方がまちなかを歩いているのを目にすることが増えました。何を目的に来られているのかは分かりませんが、一番札所などを訪れるために鳴門を訪れている方もいるのではないかと感じています。

	もともと岡崎海岸から上陸し、歩いて一番札所まで向かうという歴史的な流れもありますので、そうした背景も含めた駅前整備ができれば良いのではないかと思います。大麻の方では、外国人向けのコンテンツも動き出しているので、そうした取り組みとも連携できれば良いのではないかと思います。
森下委員	やはりお遍路というのは鳴門の宝で、1200年を超える歴史を持っています。特に西洋の方というのは日本の文化や歴史に対して尊敬の念を持っていて、その歴史に忠実な形で動きたいという方が非常に多いです。 その場合、必ずお遍路の始まりは岡崎、つまり撫養港から始まります。撫養港から始まり、鳴門のまちなかにたどり着いて、一番札所を目指して撫養街道を通っていくということがしたいわけです。 かつては鳴門駅周辺で宿泊して、鉄道を利用して板東方面へ向かうというのが一般的な流れでした。しかし、時代の変化とともに利便性が優先されるようになり、現在では徳島駅周辺に宿泊してから、板東方面に向かうという流れができてしまっています。 私は、訪れてくださっている方のためにだけでなく、私たち自身の誇りとして、お遍路の本来の流れを考え直してもよいのではないかと思います。鳴門をお遍路のスタート地点だと位置づけ、宿泊や滞在に繋げることができれば、まちづくりにも生かせるのではないかと思います。
内藤座長	それは大事なことです。 今の森下さんが話してくれた大事な点は、交通量調査や乗降客数の調査をしたからと言って出てくる話ではないので、我々の作る計画等のどこかには文章で入っていたほうが良いと思います。
内藤座長	コンサルの方の意見も聞いてみたいのですが、ご意見はないでしょうか。
コンサル	森下さん、河野さんとは、2～3週間前に2時間程度ヒアリングをさせていただきました。川の話も含めて色んなお話を伺いましたが、ヒアリングした方々の中には、地元商店街の方だけではなく、夕暮れ市場や、もともと鳴門の方ではない方もいらっしゃいました。 ほかのまちで仕事をしていると、地元の方と外から来た人の間で感覚の違いや距離感が見られることが良くあります。鳴門についても全くないわけでは無いですが、皆さん目指している方向性は共通していますし、川を活用したという思いも共感できました。 何よりも、このまちのポテンシャルに皆さん非常に強い思いを持たれていまして、駅単体ではなくまちの構造を変えていく広い視点、外からの視点でのご意見も多く、鳴門はなんとかかなりそうだなと感じたところです。

	ヒアリングを行うと、地元から否定的な意見が出るケースも多いのですが、今回はむしろ地元の人も外の人でも「鳴門をこう変えていきたい」という前向きな方向性を持たれているなど強く感じました。 また、高速鳴門の位置もヒアリングの中で話題になりました。構造的な課題もあり簡単に解決できるものではありませんが、大阪や関西方面からくる人にとっては高速鳴門が玄関口になっている現状があります。そのイメージが良いか悪いかは賛否両論あるところだと思います。 今回、鳴門駅を中心に議論を進めていく中で、まず鳴門駅に人が集まり、そこを起点としてまちへ広がっていくという構造をどう作るのかが重要だと考えています。交通体系やお遍路の起点、歴史的背景なども含め、駅をまちの起終点としてどう位置付けるかをしっかり議論しなければ、駅が少し移動しただけではまちは変わらないのではないかなと感じています。
内藤座長	ありがとうございます。大事な話だったと思います。 もう1つ、交通量調査の結果を見ると、鉄道駅はどうしても元気が無い数字が出たりするんです。その点を私は心配していますが、駅というものは単なる利便性だけではない役割もあるということを改めて共有しておきたいと思います。 東日本大震災の復興支援で各地を訪れていた際に、岩手県の野田村というまちに関わる機会がありました。野田村は鉄道がずっと止まっていたんですが、たまたま開通の日に現場に立ち会うことができました。初めて電車が通った時には、みんな嬉しくて手を振るんです。その姿を見てわかったのは、鉄道というのはほかのまちや人とつながっている気持ちそのものを象徴しているんだと実感しました。 鉄道は利用者数を増やすことももちろん重要ですが、それだけではなく、鳴門駅が存在していること自体が、鳴門というまちが孤立せず、ほかとつながっているというメッセージでもあります。 その点は交通量調査の数字だけでは出てこない価値ですので、そうした視点も少し頭においていただければと思います。
池田委員	駅というのはみんなのものだと思っています。商業施設のように買うことが前提となる場所でもなく、学校のように利用者が限定される場所でもなく、いろいろな人が交錯し、どんな人でも受け入れることができる場所です。だからこそ、駅を使ってまちのリビング的なものを作りましょうという話だと思っています。 資料の22.23ページについては、その通りの整理だと思いますが、実際に現地を見て感じたことはそれだけでは答えが出ないということです。人

	口や乗降客数を並べても、鳴門市にとってどれが正解かという結論はおそらく出ません。 それぞれのまちに整備に至った背景やストーリーがあって、現地で話を聞くことで初めて見えてくる課題も多くあります。そのため、セオリーはあるものの、最終的にはトライ＆エラーで検討を深めていかなければいけないのだと思います。 市民のニーズについても整理はされているのですが、ニーズの強さや市場性には濃淡があると思いますので、数字や図面だけではなく、現場の感覚も含めて検討していく必要があると感じています。 逆に何かここが大事だというようなアドバイスがあればいただければと思います。
内藤座長	6月、7月はアンケートやワークショップなど、いろいろと大変な時期になると思います。 少し思い切ったことを言いますが、若い子に支持されないまちづくりには、未来が無いと思っています。もちろん市民の方からの要望や議員のご意見もあると思いますが、基本的には若い子が未来を感じられるものでなければ、まちは滅びると思っています。そのため、若い子へのヒアリングは、味方につけるという意味でも丹念にやっていただきたい。 一方で、若い人に意見を聞くとなると、教育委員会の枠組みの中で行われることが多く、その場合、本音が聞けない可能性もあります。本当に知りたいのは、放課後の過ごし方などの実態ですが、先生がいると本音を言わないんです。 例えば、周南市で私がやった際には、高校生ヒアリングの際に先生方には会議室の外に出てもらって、できるだけ本音を引き出す形での意見交換を行いました。その結果、いま周南の駅前の施設では学生でほぼ埋まっています。 それは、アンケートでは出てこない話なので、若い世代の意見をうまく引き出すための工夫や、適切なモデレーターが存在が重要だと思います。その辺りを意識しながら進めてもらえればと思います。
事務局	(事務局より、議事4 まちのコアについて説明を行う。)
事務局	東西軸の南側への設置は技術的にはかなりの困難が想定される。東西軸の間に置くという形になりますと直線部分なので、技術的な問題は少ないといった部分が見えてきております。
内藤座長	技術的検討なので、これでいいのではないかと思います。
事務局	(事務局より、議事5 今後の進め方について説明を行う。)

内藤座長	観光案内所について、外国の方が増えてきているという話で、英語を話せるスタッフを配置しなくてもいいのですか。
事務局	観光案内施設については、観光の担当課にて新しい機能の導入を検討しております。夏の阿波踊りの期間までには、新しい AI を使った案内機能が導入される予定です。
内藤座長	AI もいいんですが、本当は人がいるほうがいい。庁内で英語が得意な人はいないんですか？
事務局	ドイツ語が得意な人はいますが。
内藤座長	渋谷の「渋谷フクラス」という施設では、バスターミナルの横に観光案内所が設けられており、英語やフランス語、ドイツ語、中国語など複数の言語に対応できるスタッフが配置されています。外国人観光客も自然とそこを訪れるような拠点になっており、参考になる事例だと思っています。 鳴門においても、せめて英語で対応できる人材が一人いるといいと思います。AI もいいんですが、やはり人はいたほうがいい。
河野委員	駅の位置については、技術的な観点からできること、できないことを説明していただき、よく理解できました。駅がどこにあれば良いという意見は人それぞれあると思いますが、技術的な説明を踏まえると、東西軸の間という案が現実的なのだらうと感じました。 駅が移設され、谷通りが繋がるだけでまちが大きく変わるわけでは無いと思いますが、大きな一歩になると思いますので、一市民として順調に進んでいくことを期待しています。 30 ページのステップ 2、「谷通り＋汽車公園」の社会実験についてですが、先日のヒアリングの際にも谷通りや汽車公園の利用価値について多くの意見が出ていました。私自身も、谷通りはいろいろな活用ができる場所だと思っていますし、汽車公園でも最近音楽イベントや花火イベント、防災を兼ねたイベントなどが開催されています。 9 月から 11 月にイベント開催とありますが、具体的にどのような社会実験になるのか気になるところです。また、地域としても何か協力できることがあればぜひ関わっていきたいと思っています。
内藤座長	社会実験の話は、どこの部署が事務局になるのですか。
事務局	今回の谷通り＋汽車公園の社会実験については、市街地整備課で担当させていただこうと考えております。また、地域の自治振興会の方などとも連携しながら進めていく予定です。
内藤座長	河野さん、社会実験をやるのであれば成功させないといけないんです。やってみたけれど、あの程度かという印象になってしまうと、「もうやめておこう」という話になってしまうので。

	やるのであれば、しっかり盛り上げて、うまく活かさなければいけない。そのための仕掛けづくりは非常に重要です。
事務局	いろいろと案を検討しながら、進めていこうと思います。 汽車公園については、現状木が多く、あまり広場がないという状況があります。そういった現状も踏まえながら、将来に向けて検討を行っていこうと考えております。
内藤座長	福井さん、そのあたり意見はないですか。
福井委員	21 ページのコンテンツについて、他の地域でもそうなのですが、このようなアンケートでは、「駅に欲しい」ではなくて、自分の生活の中のどこかに欲しいものが回答として挙がる人が多いです。そのため、施設そのものが欲しいといった意見も含まれてしまい、本当に駅に必要なものなのかという視点で整理する必要があると思います。 コンテンツ、アクティビティ、施設はそれぞれ区別して考えなければいけません。例えば、実現したいコンテンツがあったとして、それに対応する施設は様々な規模や方法があるわけです。大きな施設で実現する方法もあれば、簡易な整備で実現できる場合もあります。今日の冒頭に内藤座長がおっしゃった賢い選択をするためには、その整理が必要だと思います。 話は戻りますが、汽車公園については、みんなが座りたいという思いが相当強いのだと思います。それくらいすごい密度でベンチが設置されています。社会実験を行う際には、今のままでは使いづらい部分もあると感じました。谷通りとの繋がりも含めて、空間の使い方を工夫したうえで活用することが大切だと思います。 コンテンツとしてどのような体験をしたいという話とそれを実現する施設の関係は分けて考える必要があると思います。
河野委員	汽車公園では、汽車の前のホームをステージとして、これまでに何度かイベントを開催してきました。近隣の方を中心に集まっていただき、アットホームなイベントができていたと思います。 確かにベンチが多いと言われればその通りだと思います。パンダの遊具もありますが、それもおそらく座るために設置されています。 汽車公園の隣には広く空いた土地があるので、例えば屋台村のような形で活用もいいのではないのでしょうか。地権者さんの理解も得られる可能性はありますし、他地域の成功事例を見て、そのような活用も面白いのではないかと思いました。
福井委員	ベンチの話で言うと、西鉄柳川駅では、小さな船の可動式のベンチを地元の小学生のおやじの会が制作し、駅の階段下の倉庫に保管しています。

	イベントの際にはそれを外に出しておく、市民の方が自由に持って使って使っているんです。 汽車公園でも、そのようにベンチを自由に使えるような社会実験であれば、面白いのではないかと思います。 「こんな使い方ができるぞ」ということを体感できるような取り組みに繋がれば良いのではないかと思います。
内藤座長	社会実験を実施してデータを取った結果、その後この空間をどのようにしていくつもりですか。社会実験を行うことが目的ではなく、明確に目的を持って実施する必要があると思います。
事務局	汽車公園については、現在の公園の使い方が時代に合っていない部分もあると感じています。例えば広場空間を確保するなど、改善の可能性を探るために社会実験を実施し、その結果を踏まえて検討していきたいと考えています。 また、谷通りでの社会実験については、交通への影響や関係機関との協議も踏まえながら、必要に応じて車線構成の見直しなども含めて検討していきたいと考えています。
内藤座長	うまくいけばそういった部分を変えようというのが基本的にはあるんですね。
西谷委員	汽車公園にはたまに子どもを連れていくのですが、遊具に 10 分くらい乗ったら帰るだけの公園です。汽車にもあまり興味を示さず、やはり広い公園の方が良いということで、別の公園に行きます。 古い公園だというのは理解していますが、子どもたちがもっとわくわくできるような公園であれば良いと思います。木が多く暗い印象もあるので、子どもたちが楽しく過ごせる明るい公園になることを期待しています。
内藤座長	道路や公園はそれぞれ担当課が異なりますが、このプロジェクトの中で一体的に検討できるのでしょうか。また、西谷さんからあったような公園の在り方についても、公園行政としてどう考えていくのかという話ですね。
事務局	道路、公園ともに都市建設部の担当課になりますので、関係課と連携しながら進めていきたいと考えています。 また、公園については、単に遊具を増やすということではなく、現在の遊具が今の時代に合っているのかも含めて検討したいと思います。木が多く暗い印象もありますので、もう少し明るい公園というところを目指していきたいと思っています。

内藤座長	私も関わった日向市駅の駅前広場では、ポンプで水を流す空間を整備して、年中子どもが水を出して遊んでいます。安全面の配慮も必要ですが、鳴門でもそういった工夫があれば、子どもたちが集まる空間づくりにつながるかもしれません。 単に遊具を置くのではなくて、公園整備をするのであれば、道路拡幅や車線変更の見直しも含めて、一体的に整備できるといいですね。
黒崎委員	駅前観光案内所で予定している社会実験について、施設の概要や具体的な実施内容を教えてくださいませんか。
事務局	観光案内所は 64 m²の施設で、観光案内スペースのほか、パンフレットやモニターを設置し、休憩スペースも配置しています。 社会実験では、現在ソファーとなっているスペースを机やいすを配置した滞在しやすい空間へ変更し、利用状況を検証したいと考えております。また、利用者数だけでなく、どのような目的で利用されたのかについても聞き取りを行い、今後の活用方法の検討に繋がりたいと考えています。
森下委員	社会実験は私も非常に楽しみにしていますが、今の資料では具体的な目的が少しわかりにくいと感じています。 また、汽車公園は木が多く暗いという意見もありますが、ベンチが多い理由はほかに座って過ごせる場所が無いからだとは思いますが。阿波踊りの期間中には地面に座って過ごす子どもがいるほど憩いの場所として利用されています。 一方で、まちなか全体を見ると私たちのまちは木がすごく少なく、座長が前回お話をされていたイチョウの強剪定のことも非常に印象に残っています。地方都市として広い空間があるにも関わらず、なぜこんなに木が嫌われてきたのかという点は疑問に思っていて、木陰を良いと思えるまちにできたらいいなと思っています。 空調の効いた施設整備ももちろん必要だと思いますが、それだけでなく、木陰の下で集うことの心地よさを子どもたちが体験できるような空間づくりも社会実験の中で検証していただければと思います。鳴門が持っている魅力を最大限生かせるような視点も取り入れていただければと思います。
内藤座長	前回イチョウの強剪定の話をしてから、気になっていろいろ調べたのですが、他の地域では道路から一步引いた位置に樹木が植えられているところもあります。鳴門は歩道に対して道路が近すぎるため、強剪定をせざるを得ず、丸裸のような状態になってしまいます。それでも、やはり木々が茂っている景観の方がいいですね。 木は安全面での課題もあり、管理には様々な配慮が必要です。しかし、そのような風景をみんなで育てていくことも一つの文化であり、緑のある

	まちを目指したいという市民の想いがあれば、まちもそうになっていきます。鳴門でも、緑の良い景観を残していくべきだと私は思います。 一方で、落ち葉の処理など維持管理の課題もありますので、市だけでなく地域も含めて、どのように管理していくかというルール作りも今後必要になってくると思います。
永易委員	鉄道の技術的な検討については、しっかり考えていく必要があると思っています。道路工事であれば通行止めにして迂回路を設けることができますが、鉄道には迂回路が無いため、運行しながら工事を行わなければならないという大きな違いがあります。 よく渋谷駅を例に出させてもらいますが、渋谷駅でもあれだけホームを動かすような工事ができていますので、四国の駅であれば技術的には何でもできると思います。あとは、お金と時間をどうかけるかという話であり、例えば南側に駅を整備する場合でも、線路を移設して曲線を緩やかにすれば実現できる可能性はありますが、それに伴う費用や工期などを踏まえ、何を選択するのかという議論になるのではないかと思います。 もう一点は、観光案内所での社会実験についてです。汽車で鳴門に来た際に、外国人観光客を多く見かけましたが、駅を降りるとタクシーやバス乗り場は目に入るものの、観光案内所は視認性がなかなか悪いように感じました。 社会実験で場所を変えることは難しいと思いますが、案内表示を工夫するなど、観光案内所の視認性を高める取り組みも併せて検討していただけると利用しやすくなるのではないかと思います。
内藤座長	渋谷の話をしていただきましたが、あれは非常に複雑な話ですので、そのまま比較することは難しいと思います。技術的には実現できることでも、例えば南側への移設となれば区画整理事業を伴う可能性があり、それだけでも10年、場合によっては15年程度かかることも考えられます。 当初は連続立体交差の話もありましたが、そうした事業には長い時間を要します。その間にも鳴門市の状況が悪くなってしまう可能性を考えると、現実的で実現しやすい方法を選択していくことが重要ではないかなと思います。線形を変更するなど鉄道施設を改良することは容易ではありません。
林委員	少し話は変わるかもしれませんが、この会議が始まってから徳島県で大きく変わったことがあります。3月17日から徳島バスでICOCAが使えるようになりました。徳島県は全国で唯一交通系ICカードが使えない県でしたので、大きな変化だったと思います。 当初は、1年で利用率40%を目標としていましたが、現在すでに約37%まで利用が進んでいます。高齢者パスなどIC化されていない利用も

	あることを考えると、一般の利用ではかなり浸透してきています。単なる決済サービスの導入ですが、他の県では当たり前利用できることが徳島には無いものが多くあり、県民の皆さんにはようやく当たり前のことができるようになったと非常に喜んでいただいています。公共交通の利用にも良い影響を与えており、4月の運送収入も前年比で大きく伸びました。もちろん、先ほど話したコンサートや学会などの影響もありますが、きっかけの一つになったことは間違いないと思います。 今回の鳴門市のまちづくりでも、そうしたきっかけが大事だと思います。アンケートを取って市民の皆さんから多くの意見を集めていますので、予算などの制約はあるかと思いますが、市民、特に若い世代が本当に欲しいというものを必ず一つは実現してほしいと思います。もちろん、持続可能であることが前提ですが、駅も単独の施設ではなく、複合的な機能を持たせることで、運営しやすくなるのではないかと思います。 鳴門は関西からの玄関口であり、鳴門の渦潮や大塚国際美術館、撫養街道などこれだけ魅力を持ったまちはなかなか無いと思います。県の観光施策とも連携しながら進めることで、より理想のまちに近づいていくのではないかと思います。結局はまちづくりが基本となりますので、交通、観光、教育なども連動しながら進んでいってほしいなと思います。
池田委員	今回の資料における基本計画については、主にハード整備を想定した内容になっていますが、社会実験やリノベーション、空き家活用などのソフト事業とも連携して進めていくことが重要だと考えています。そのため、今後の会議では、そうした取り組みをどこまでご報告できるかというのが大事な部分かなと思っています。 また、KPIについては、その数字を追うことで、まちにいい風が吹いたと実感できるような指標とすることが重要だと考えています。事務局として整理を進め、次回以降にご議論いただきたいと思います。 景観デザインについても、施設だけでなく、公園や道路などの公共空間を含めて考えていく必要がある、というのはこの会議での共通認識だと思っています。整備エリアの方針として整理するのか、デザインガイドラインや景観計画まで踏み込むのかも含めて、事務局で検討を進め、次回ご議論いただきたいと考えています。
内藤座長	最後にもう一度最初の話を見せてください。 私は今、大学の学長として施設整備を含めて全体を見ながら、いろいろなデータを集めているのですが、常にゴールが動いています。例えば事業について1年間議論したとすると、その時点ですでに前提条件が変わってしまう。特に建設物価に関していうと1年経つと事業費が大幅に増加するような状況です。今はそのくらい激しくゴールが動いています。

	だからこそ、長々と議論するのではなく、決めるべきことは決め、できることから着実に進めていくことが重要だと思います。1年間議論を重ねた後、事業化の段階では、小さなことでもいいので何か一つ始める。せっかく今、鳴門にはいい風が吹いているんです。 もう一つ私が心配しているのは、子どもたちにアンケートやワークショップをやりますよね。その中で子どもたちの意見を、小さなことでもいいので少しでも早く実現できる計画にしてほしい。そうしないと、「大人は話は聞くけれど何もしない」という雰囲気になってしまいます。 木を一本植えることなど何でもいいんです。子どもたちが望んだこと、言ったことが少しでも実現される計画にしてもらいたい。そうしないと、せっかくのいい風が止んでしまうと思います。
事務局	ありがとうございました。 以上をもちまして、第6回鳴門市まちづくりデザイン会議を閉会いたします。本日はありがとうございました。