

第7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8月10日 14時から16時

場 所：鳴門市役所 消防庁舎3階

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、村上係長、八幡係長、未来デザイン総室 吉川総室長

発言者	主な発言内容
事務局	只今より、第7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、ご挨拶をお願いいたします。
内藤座長	徳島県代表の鳴門渦潮高校は甲子園でまだ勝ち残っているということで、せっかく高校生がいい機運をもたらしてくれているのだから、我々年寄りも頑張らなければ、という感じですかね。 今日も議論していただきたいのですが、だんだん議論が堅苦しくなっていて、自由な意見が大人しくなっているように感じます。鳴門らしく、言いたいことは言って、まとまるときはまとまるということで、委員の先生方も、こう思ったらこうだということを、ちゃんと言ってもらったほうがいいと思います。予定調和を考えすぎると、鳴門らしくなくなりますので、その辺はよろしくお願いします。 それから、私は今、美大の学長をしていますが、10年後のビジョンを考える中で、この先10年は、少子高齢化や生成AI、突発的な大災害などものすごく色々な事が起きる時代になるのではないかと感じています。そうするとみんな不安になりますよね。 私はその時に人の心の支えになるのは、やはりホームタウンだと思うんです。まち、ふるさとがちゃんとしていると若い人も心豊かに生きていけると 생각합니다。 今回のまちづくりデザイン会議でも、どんなまちだったら次の世代に渡せるのかということが基本だと思います。自分たちのためだけにやってもしょうがないので、次の世代のことをイメージしながらご発言いただけるといいのかなと思います。
事務局	(事務局より、議事1 前回の振り返りと現状報告についての説明を行う。)
内藤座長	河野さん、イベントを実行した当人から印象を教えてください。
河野委員	中心市街地での100円商店街と納涼市ですが、50回記念ということで開催しました。いつもどおり楽しく実施させていただきましたし、普段

	から商店街をご愛顧いただいている方への感謝デーという位置づけなので、一番楽しませていただいたのは私たち実行委員会かもしれません。 中心市街地の商店街として、こうしたイベントを開催できたことは本当にありがたく、これからも続けていきたいと思っています。ご来場いただいた方やご協力いただいた行政の皆様にも大変感謝しております。 インスタグラムについては、私や森下さんもフォロワーが1人2人という頃から楽しみにしていました。ところが、先日、碓課長からアカウントが急に凍結されたと聞いて、一体どんなことを発信してしまったのだろうと思っていましたが、無事復活されたということで安心しました。 これからもフォローしながら、投稿を読んだり、コメントを書いたりして、楽しくまちの機運を高めていきたいと思っています。
内藤座長	凍結というのは？
事務局	理由は私たちもわからないのですが、初日に投稿したところで突然凍結されてしまいました。現在は問題なく運用できており、社会実験の内容なども含め情報を発信しています。
事務局	(事務局より、議題2 まちのコアについて説明を行う。)
内藤座長	ありがとうございました。とても丁寧にシミュレーションしていただいたと思います。とても大事なことなので、委員の方からご意見を賜りたいと思います。福井先生、どうですか。
福井委員	今回鳴門市さんがやろうとしていることは公共空間の再編だと思うのですが、これは一種の社会保障だと思っています。外の場所に人が集まれる場所を作ること、例えば独居老人を減らしたり、交流の場を増やしたりして、皆さんの幸せの度合いが上がるのではないかと考えています。そんな場所を作っていくことが、今回のまちづくりの目的の1つだと思っています。 そうすると、今は駅が主要な議題になっていますが、地図を見て少し調べてみると、谷通りがあんなに幅が広いのにどこにもつながっていないように感じるのがとても奇異に映ります。 駅を中心にどういうコアを持ってくるかというよりは、撫養街道沿いの商店街や駅周辺、撫養川など、まちの資源をどうネットワークとしてつなぎ、再構築していくかということが問われているのではないかと思います。 資料の①②③案についても、谷通りをどうやってまちの骨格の大事な背骨、3本目か4本目の背骨としてつなげていくかということが大事なのではないかと思いました。その意味で、平均距離ということよりも、そうい

	う骨格ができるということについて、もう少し書いていただくといいのではないかと考えています。私の方でも少し研究はしておりますが。 それから、交通量予測についても、予測をしているということは、そこでどれだけ人が集まるか、どれだけ車が出てくるかということが前提だと思えます。ただ、まちづくりを進めていくと利用そのものが増えてくると思えます。そうするとニーズも増えてくるので、今あまり人がいない、車が通らないという現状とは違う状況が起きてくると思われます。その辺をどう見込むかということも、これから考えていかなければいけないのではないかと考えています。 そのためには、行きやすい場所にするとか、新たな行き先として、仮に鉄道を使わなくても駅の周辺に行ったら楽しい、あそこに行って時間を過ごそう、ということが起こってくるといいのではないかと考えています。そういったストーリーをどうやって今日の資料の中に盛り込んでいくかについては、今後もう少し議論したほうがいいかなと考えていました。
内藤座長	福井先生がおっしゃった内容の補強などをお願いします。
事務局	調整させていただきます。
黒崎委員	①案は現在の駅の位置ということですが、谷通りが国道とつながらず、撫養川ともつながらないため、あまり活性化にはつながらないのかなと思います。 3案を比べると、2つの東西軸の間に位置する②案が、一番市街地の活性化にはいいだろうと思います。谷通りが国道とつながって、撫養川にもつながることで、これから撫養川の利活用というものが重要になってくるかなと考えています。 場所としても、②案は谷通りにも近く、大道銀天街にも近い。ちょうど中間に位置しているので、人の流れにつながっていくのではないかと、資料を見て率直に感じました。
森下委員	私は、撫養街道の南側に駅が来たほうがいいと思っていました。それは、踏切を渡る際、東側から大道商店街へ向かう車の渋滞が非常に気になっていたからです。 ただ、これまで順を追って説明いただく中で、駅の場所も当然大事なのですが、福井先生もおっしゃるように、まちの骨格をどう考えるかということが重要なんだと感じました。今後は、自分が歩いたり、自転車に乗ったりすることも考えながら、どういうまちにしていけるべきかという視点でまちの構造についても考えていきたいと思っています。これからの議論の中では、もう少し私も想像力を深めて、どうやったらわくわくするまちづくりができるかというところにも重点を置いて考えていきたいと思っています。

西谷委員	事前に市役所の方に説明をいただいて、②案が一番いいところにあるのかなと思っていました。実際、土地を動かす話になったときにも、南側に行くと結構ごちゃごちゃした小さい家がある。それだけ用地買収が大変になり、反対する人もきっと出てくるのではないかという気はしています。 広場的に考えると、物を作るというよりは、駅前広場があったら子どもたちが自然と集まるようなイメージが浮かんできました。クーラーがきいて、ちょっと勉強ができて、そんなスペースがあれば、今の子どもたち、鳴門の子たちは素朴な子が多いので、ゲームセンターとか、そんなものは要らないのかなという気はしています。
河野委員	私もどれかを選ぶとしたら、ダントツ②案だと思っておりました。駅が移転するのはいいことだと思うわけですが、動いたからには人が集まるような場所になってほしいと思っております。 例えば駅がカレーだとしたら、カレーができるだけでは何の意味もなく、駅が動くということはただカレーを作るのではなく、今まちの皆さんが必要としている栄養素やスパイスが入った手づくりのカレーになればいけないと常に思っております。これからどういう施設ができてくるのか、人が集まるためにどういう形にしていけばいいかという本格的な議論が、駅の位置などのおおよその形が決まってくる中で深まっていくのを大変楽しみにしております。 また、谷通りが国道につながった場合、人の流れが多くなり、店に入ってくるお客さんの数も増えるというデータが出たと聞いております。そうなってくると、谷通りやうずしおふれあい公園のほうに延びていく道にも人の流れやお店、住む方が戻ってくるのではないかという非常に明るい希望が持てます。②案が進んでいくことで、その後まちがどうなっていくのかを早く議論したいと思っております。
林委員	私はバス会社の立場からすれば、今の鳴門駅は交通結節点でもありますので、新しくなることによって今の鳴門駅の機能が落ちるというのは避けたほうがいいのかと思います。 今は降車も乗車も同じところからバスの乗り降りがありまして、そこが非常にわかりづらい。そういった部分をわかりやすい場所に変えていくとなれば、ある程度の広さが必要かなと思います。 また、運転手不足への対応として、今後大きなバスを導入する可能性もあります。1台でより多くのお客様を乗せられる車両を導入するとなれば、ロータリーにもある程度の広さが必要になります。 最初からいっぱいいっぱい整備してしまうと、新しいアイデアや必要性が出たときに対応できなくなってしまう。あとから別の場所にまた

	整備するのでは無駄になってしまいますので、ある程度余裕を持った広さを確保することも重要なかなと思いました。
永易委員	駅をどうするかというのは手段であって、目的はまちづくりというところですので、今後まちづくりの内容を肉付けして、この先必要となる機能や役割を盛り込んでいくということなのかなと思っています。 交通結節機能についても、できれば今の機能を維持するだけではなく、せっかくの機会ですので、より強化していただきたいと思います。鉄道会社としても、鳴門駅にお客様に来ていただいて、そこからバスに乗って鳴門公園に行っていただくといった動線が非常に大事だと思っています。
池田委員	鳴門の中心市街地の問題として、黒崎バイパスと国道 28 号による南北の大きな人や車の流れはあるけれども、谷通りと大道という東西の 2 本の都市軸が弱いということがあったと思います。 その 1 つの要因として、駅がまちを向いておらず、まちとの関係性が弱い。総じてまちのコアが弱く、求心力に乏しいというところから、ここをどう再構成していくのかというスタートだったと思います。 今回 3 つの案が出てきていますが、まず①案については、東西にロータリーを設けようとするとう利便性が分かれてしまいますし、鳴門のようなまちなかで東と西に分けるのは効率が悪いのではないかと思います。工夫してこうした課題を解決したとしても、冒頭の課題解決につながるかというと、少し弱いのではないかと思います。 もう 1 つの③案については、駅の曲線半径の基準や用地の問題もありますし、まちの中心が大きく動くこと、それによって残地部分が大きくなることについても、それなりにリスクがあると思います。 そういう視点で見ると、真ん中の②案については、そうした課題を一番解決しやすいポテンシャルがあるのかなと思います。国道 28 号からの大きな人の流れを谷通りのほうに引っ張り込む。それは大道のほうにも広がっていきますし、谷通り、汽車公園、大道などをどううまくつなげるかという意味でも、②案のほうがイメージしやすいのではないかと思います。 駅周辺を再編し、そこで民間主導のまちづくりが進んでいけば、駅前の定義というのがどんどん広がっていく。1 カ所しか行くところがなかった人が、2 カ所、3 カ所とこのあたりを回遊するようになれば、それはこの会議が求めているまちづくりにつながっていくのではないかと思います。
内藤座長	③案については JR さんの技術的な問題で難しいということがありました。また、①案については鳴門のまちが将棋でいう千日手のような状態になっていて、いろいろなことが積み重なって動かない。①案を取った場合、多少マイナーな変更はできるかもしれませんが、まちは大きく変わらないのではないかと思います。これはあまりよくないと思うんです。

	そうすると、②案はうまくやれば何かが起きそう。鳴門のまちが大きく変わり、生き延びていくための1つのあり方になるのではないかと思います。 当初から高架にしたかどうかという話もありましたが、鳴門で今からやると、恐らく最低でも15年ぐらいはかかります。その15年の間に高齢化は進むし、日本の経済がどうなっているかもわからない。第一に15年も待てるのかという話です。 だったら、もう少し違う案として、①、②、③のどれかを選んでいくという方法がよいのではないかなと思います。私も②案が妥当なのではないかと思っています。 最終的な結論については、地元の調整等、まだいろいろありますので、デザイン会議としてはそれぞれの委員からそういう意見があったということを経事録に残してもらえれば、それでいいんですよね。
事務局	はい。最終的には基本計画として内容をまとめたうえで、市民や議会に諮っていかうと考えております。
内藤座長	では、この件については、今日は②案が多く、優位性が高いというところで、次の議題に行きましょうか。
事務局	(事務局より、議事3 ゾーニング検討案について説明を行う。)
内藤座長	フリンジ駐車場の話が気になっているのですが、どの程度検討しているのでしょうか。
事務局	現在、駅前周辺から中心市街地周辺にどれくらい駐車場があるか、またどれくらい空きがあるかを調べており、11月の会議で1度提示させていただこうと考えています。その中で、どの程度駐車場を確保できるか判断したいと思います。
内藤座長	何でもかんでも駅前広場に駐車場を詰め込んでしまうのではなく、フリンジ駐車場があれば、駐車場に関してはある程度柔軟に考えられると思います。 フリンジ駐車場は、周辺の駐車場を利用して、どこかにすべて集めてしまうのではなく、まちなか全体で一体的に考えていかうというものです。特に地方都市では駐車場が増えてきていますから、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というのはありだと思っています。
福井委員	少し気になるのは、先ほどの話から急に「ここの部分をいじります」という話になっていることです。 まず、日常利用が前提だと思いますが、災害時にここがどう機能するのかということが気になっています。市街地に一番近いところに大きなオープンスペースができるということを考えると、新しくできる駅前広場の機

	能は大事なので、その辺も少し想定しておいたほうがいいのではないかと思います。 それから、旧キョーエイはとても大事な位置にあります。もちろん持ち主がいらっしゃるので勝手に議論はできないのですが、「こういうふうにしていただけるとありがたい」というような話があったほうがよいのではないかと思います。それと北地区とどう連携するかについても、ある程度意見交換してもいいのではないかと思います。 それから、18、19 ページで急に「ここをどうするか」という陣取りっぽい話になっていますが、その前にもう少しまちとのつながり方について、こうすると有利、不利ということも考えてもいいのではないかと思います。いじるところを設定しすぎてしまっているようにも感じます。 今回の駅前整備にはおそらく2つ意味があって、1つは、西側の市街地に対する新しい顔、新しい空間という意味。もう一つは、谷通りが抜けるとすれば、国道28号を通る方から見て「ここが鳴門の顔ですね。ここを左に曲がると市街地に入るんですね」というまちの入口としての意味です。 また、頭端駅というのは日本にはそんなにたくさんありません。その良さ、利点を生かすというのはとても大事だと思います。列車が突っ込んで止まったその前の空間をどうやって魅力的に見せるかというのは、ここならではのとても大事な個性の出し方ではないかと思っています。
内藤座長	少し結論を急ぎすぎたというところがあるのかな。 防災の観点はしっかりと考えたほうがいいと私も思います。そもそも鳴門駅周辺の浸水想定というのは2m ぐらいですよ。 ここに逃げるという選択でいいのかという話もあるよね。
事務局	例えば駅舎の上階に上がれば避難できるとか、駅舎でたたずんでいれば逃げた形になるということも考えられます。
内藤座長	垂直避難というやつですね。災害が起こった時に、広場に逃げてきてねという話にはどうもならないような気がしています。
福井委員	先日の熊本地震のときにも、駅前で皆さん行くところがなくて、判断がつかないまま集まってくるということがありましたし、この猛暑の中では日影がなくて、本当に困っている方もいます。 津波対応であれば、そこにいてはいけないという場合もあるかもしれませんが、暑さや寒さなどで家の中にいられない状況になった時に、どう対応するのかということも出てくるのではないかと思います。

事務局	先ほどもありましたように、私たちも頭端駅というところは一番魅力的な話になると思いますので、そういうところも含めながら次回に向けて検討させていただきます。
内藤座長	頭端駅には魅力があるんです。本当に日本では少ない。物語が生まれるというか、映画のシーンになるような、そういう駅ができなくもないので、やり方次第では大化けする可能性もあると思います。 先ほどの福井さんの話につなげて言うと、もう少し周りのまちとの関係性からこの真ん中を決めていくようなストーリーがあったほうがいいのか、そういう絵があったほうがいいのかではないかということですよね。 周りの地域と結びつけながらこの広場の性格を決めていくというほうがいいのか。そういった図が必要ですね。地元の方と話をすると、難しい部分もあって、具体的には書けない部分もあると思います。ただ、ぼやっとしたものでもいいので、このあたりとこうつなげていくとか、このあたりとの関係でこうだねというような話をしながら、そういうゾーニングの絵を描いて、決めていくほうが良いと思いました。 普通に考えると、これは交通計画から決まってくる話なんですよ。右折、左折、バスの話とか。でも、交通計画から決まってくるような駅前広場は東京近郊にたくさんあって、あれがいかにつまらないものかというのは我々も身に染みています。 だからこそ、どうやったらそれを豊かにできるかという話。最終的にはここがすごく魅力的な場所になるということを第一条件に考えたほうが鳴門のためにはなると思います。 交通計画はもちろん必要ですが、それは必要条件の1つでしかないので、ここから先、もう少し膨らませていったらどうかなと思います。
池田委員	すごく手探りで事務局も走ったと思います。ゾーニングから入っていくと、今回ご指摘いただいたような問題が出てくるのだと思います。 周りとうどうつながるのか、どう見えるのか、どう動かせるのか、人がどう流れるのか。今の絵を見てもゾーンは見えるけれど、人が見えていないので、そこを考えながら精査したものを出したいと思います。
森下委員	私は観光事業者なので、ここに初めて降り立った人がどういう景色を見るのか、また、お客様がそれぞれ何を求めて、どこに行きたいのかということを考えます。 先に申し上げておくと、私は一滴もお酒を飲まないのですが、いつも飲み屋の話をするんですね。なぜなら駅に降りたら、繁華街はどこにあるのか知りたい人は少なくないはずだからです。

	現在の駅がある場所から北や、東側の撫養川との間にはたくさんの飲み屋さん、居酒屋さんがあります。そこから駅が少し南側に動いたときに、一体お客様がどう動くのか。それから、宿泊施設からの距離はどうだろうか。つまり、人々は何を求めて歩くのか、どこを目指して動くのかということも考えておいた方がいいと思います。 それと、大きなバスが入ることについても考えていただきたいです。徳島では旅行代理店のバスツアーの発着場所を、実はみんな松茂町に取られてしまっています。戦略的に鳴門の駅前や近くにそういった導線ができれば、鳴門にバスが来ることになって、鳴門市民も色んなバスツアーに参加することができるかもしれません。結節点の強化という意味では、いろいろな可能性が出てくると思います。 ですから、実際に私たちがどう動きたいのか、どう楽しんでいくのかということを考えながら、ぜひゾーニングをしていただきたいと思います。
内藤座長	学生や通勤される方など、日々使っている普通の利用と観光客では、時間帯も交通の利用の仕方もまるで違うものですよね。それを1つにまとめて一般解を作ろうとするとつまらないものになりそうな気がします。 例えばインバウンドに関して、アメリカから来た2人の若者が鳴門に着きました、そこからどうしました、というようなストーリーを考えてみるというような気がしています。 仮定を立てて、そこから実際の行動を追ってみる。そうすると、これまでの計画で無理に決めてきたようなところがあぶり出されるので、利用者の側から考えて、2、3個ストーリーを立ててみると皆さんにもわかりやすくなるような気がします。
西谷委員	駐車場について、賃貸物件のオーナーさんの空き駐車場なども利活用できる仕組みをうまく活用すれば、鳴門の場合は、フリンジ駐車場のようものはある程度確保できるのではないかと思います。あとは、そこをどのようにアナウンスしていくかだと思います。
永易委員	駅前には時間貸し駐車場になっていますが、ほかの地域の駅前広場でも高校生の送迎で混雑していることが課題となっています。周辺の駐車場が月極めしかないという状況もありますので、駐車場の使われ方や利用目的を踏まえて、駅前にどんな形の駐車場が必要なのかを考える必要があると思います。例えば、送迎レーンを設けるのがいいのか、といった視点も必要なのかなと思いました。 もう1つが、「環境空間」についてです。なかなか駅前にスペースが無い中で、どこまで環境空間を確保するのか。個人的には交流施設など、それに代わる建物を作るのであれば、交流施設の方で環境空間としての機能を補うという考え方もあるのかなと思いました。

河野委員	私は駅前広場を結構重視しておりまして、土日に学生たちが軽音部のイベントやダンスのイベントをしたり、そういうイベントが無いときは家族連れの方が芝生で寝そべったり、ベンチに座ったりして、自由に人が集まってくるような場所が駅前広場なのかなと思っております。 例えば敦賀駅前の otta のようなものが鳴門にもできるといいなと思っておりました。先月の納涼市のステージイベントのようなものが、毎週のように駅前広場で学生たちが自由にできたり、マルシェが開かれるといったそんな広場が欲しいとずっと思っていました。
内藤座長	広場の話は、この次の段階からわりと具体的になってくると思います。先ほど福井先生がもう少し地域や周りをつながるという「やわらかい話」をしてくださいましたが、私は「硬いほうの話」もあると思っています。つまり、最終的に交通管理者など、だれが管理するのかという話になりますよね。 本当は「駅前広場」というのは法律用語ではなく、俗称なんです。基本的には交通利便施設、つまり道路です。だから、誰かが管理しなければいけない。実は私がやっている渋谷のハチ公前広場でも、誰が管理するのかということで2、3年議論しています。 最後になってそこでひっくり返されないように、硬い部分についても議論をしておいたほうがいいですよ。仮にこの案を進めるとしたら、警察との協議もやっておかなければいけない、周りとの調整も進めていく必要があると思いました。
事務局	(事務局より、議事4 駅舎・交流機能の整理について説明を行う。)
内藤座長	中高生の希望はできるだけ応えてあげるようにしたい。彼らがまちの主役になるわけですからね。彼らの意見はできるだけ尊重するようにお願いしたいと思います。 もう1つ、永易さんに質問ですが、今の定期券利用者の数は把握されていますよね。その辺の情報は出せるのですか。
永易委員	数は把握しています。今後の検討に当たって提供することは可能です。
内藤座長	通学定期と通勤定期が、恒常的な駅利用者の数になりますよね。定期券利用者というのは恒常的に使っている人なので結構大事なマーケットだと思います。 ちなみに、首都圏の定期券利用者は、5年前ぐらいに激変しました。それは、団塊の世代がいよいよ退職して、JR 東日本の首都圏の定期券利用者が大きく下がったわけです。鳴門でもこれから同じようなことが起こる可能性があると思います。

	JRさんからもしデータがもらえるのであれば、少し提供してもらって検討したほうがいいと思います。
事務局	(事務局より、議事5 景観デザインの検討、議事6 社会実験について、議事7 今後の進め方について説明を行う。)
内藤座長	景観デザインについて、鳴門市は景観行政団体になっているんですか。
事務局	鳴門市は今のところありません。
内藤座長	要するに景観法に準拠した景観デザインを作るのか、みんなの努力目標として作るのかによって、だいぶ違うんですね。
事務局	現状では、努力目標という形になります。ただ、先ほどお話ししましたように、今後まちづくりに民間企業が入ってくる可能性もありますので、できるだけ統一感を出せるよう、あらかじめそういったことも考えていきたいと思っています。
内藤座長	一応説明しておきますと、景観法に基づく景観行政団体になって、景観計画の策定などを行うことで、一定の強制力を持つことになります。例えば倉敷のような伝統的なまちはわかりやすいですが、東京も今は大体、各区が全部行政団体になっています。違反した場合には、罰金等の罰則が設けられているような、強制力があるものです。 鳴門市はこの際そこまで踏み込むかというのは大議論ですよね。おそらく、今からでは今回の整備には間に合わないと思いますが、将来的にはそういうことを考えてもいいのかなと私は思っています。 例えば、撫養川沿いの景観や城山をちゃんと保持して、良い景観を保とうとした場合、景観法でやることはできるわけです。まちがよくなってくると、いろいろな商売をしたいということで、景観を損なうようなことを勝手にやる人もたくさん出てきたりしますが、そういうものを防ぐこともできる。みんなの共有財産として景観を考えていくということですよ。 今いきなりやるのは難しいと思うのですが、まずはサーベイだけでもしておいたらどうかなと思います。
福井委員	景観デザインを考えると、民間に対するコントロールという意味の景観デザインと、公共事業として駅前をどうするかという、両方があると思っています。 今回で言うと、駅前広場の向かい側には民間の建築物が出てくるわけです。そこをそれぞれが好き勝手にやってしまうと、せっかくこちらで頑張ってもうまくいかないことになってしまう。 まずはそういう議論から始めて、「きちんとルールを作ったほうがいいですよ」という機運が高まれば、それをもとに景観行政団体になって、

	鳴門市独自で景観計画やルールを作っていくことができるのではないかと思います。 今からでも遅すぎることはないと思いますので、そういう議論は始めたほうがいいのかと思います。
内藤座長	時間がかかることなので、今回の整備には間に合わないかもしれないけれど、やっておいたほうがいいのかもかもしれませんね。 例えば、倉敷には美観地区がありますよね。実は駅の向こう側にチボリ公園があって、そこに高層マンションができるという話になったときに、どうしようかという議論があったんです。要するに、みんな古い倉敷のまちがいいよねといって川沿いを歩いているのに、向こう側に高層マンションが見える。それは眺望規制で抑えたんです。みんなで苦労して作った景観なので、後から変なものが来て台無しにならないようにしようという話ですね。 鳴門にも川沿いとか、城の風景とか、鳴門の渦とか、いろいろあると思いますが、それはやろうと思えばできるので、ぜひ一つ議論を始めたらどうかと思います。
林委員	やはり私たちの立場からすると、何かあるたびに二次交通が弱いという話になります。せっかく鳴門公園や大塚国際美術館まで県外から観光客が来ているのに、そこで帰ってしまうという話はよく出ます。そこはきっちり声を大きくして、この計画に盛り込んでいただきたいと思います。 ただ、鳴門の市民がこの計画を見たときに、「何ていいまちに住んでいるんだ」と子どもたちが思うような計画にすることも大事です。この二つは両立させる必要があるのかなと思います。 例えば、後からバスの止まるスペースを作るのではなく、最初からある程度余裕を持たせておく。ヴォルティスがJ1に上がった時に、駅からスタジアムまでシャトルバスを運行するとなれば、大量輸送が必要になります。オロナミンC球場の改修や、これから鳴門で行われる様々なイベントなどにも対応できる拠点になる必要があるのかなと思います。 今まではポカリスエットスタジアムから直接帰ってしまっていた人が、鳴門駅にも来ていただいて、鳴門のまち、商店街を楽しんでもらう。そういったことにつなげていくためには、面白くない真面目なバスロータリーも必要な機能としてきちんと盛り込んでいただければと思います。 最後に、私も先生と同じ考えなのですが、せっかくアンケートを取っていますので、子どもたちが作ってほしいと言っているものは必ず1つは実現していただきたいと思います。
内藤座長	林さんに伺いたいのですが、バスプールは駅に直結しなければダメですか。多少、100mとか離れたフリンジのような形でもいいですか。

林委員	思いとしては、駅に直結しているほうがいいです。都会のように便数が多くないので、待つ時間、待つ場所をどう過ごすかというところもあります。今、地方の公共交通は不便な部分をどう生かすかということで、駅の前でなくても、公共交通を待てるスペースが近くにあるという形でも問題はないかなと思います。 ただ、最初の計画の中で、一般車両とバスが同じように入る形は、今の鳴門駅のバスの発着規模を考えると避けたほうがいいのかと思います。 今もタクシーや一般車両が駅前に入ってきますが、徳島駅前などでも、お迎えの車や観光車両、バス、観光バス、タクシーなどいろいろな車両が同じところに入ってくると、事故の危険もあります。これから広場を整備していく中で、小さいお子さんが遊んだり、人が滞在したりする空間と、車両が入ってくる空間は、分けていく必要があるのかなと思います。 ただ、スペースは限られていますので、何もかもうまくいくというのは難しいと思います。そこは慎重に協議していけたらと思います。
河野委員	谷通り＋汽車公園の社会実験については、本年の開催を目標にしているということですので、実際にどういうことができるのか、大変楽しみにしております。 汽車公園では、クリスマスや花見、防災に絡めたイベントを斎田の自治振興会が中心となって定期的に行っています。商店街のメンバーも関わっていますので、そういったイベントに合わせて社会実験ができれば、汽車公園も使いやすいのかなと思っています。 私たちの方でも手伝える人もいるかもしれませんので、11月の次回にはこんな社会実験ができましたとか、こんな企画をしていますというような具体的な報告ができるようになっていたらいいなと思ったところです。谷通りと汽車公園は私も期待しております。
黒崎委員	私は撫養駅の前に住んでいるのですが、中高生アンケートを見ると、撫養駅利用者の77%が、「鳴門駅が過ごしやすくなったら鳴門駅を利用したい」と回答しています。 中高生は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くて、特別な施設が必要というわけではないと思うんです。快適に過ごせる空間さえあればいいのかなと。 また、撫養駅前の自転車置き場には、高校生が戻ってくる時間帯には、100台以上自転車が停まっていると思います。 77%の中高生が鳴門駅を利用したいということであれば、自転車置き場はだいぶ空いてくるのかなという感じがします。それに伴って、鳴門駅への駐輪場整備の必要性も出てくるのではないかなと感じております。

西谷委員	福井先生が言われた旧キョーエイについて、今回の議論の中で外してしまっているように感じっていますが、鳴門の人はみんな気にはしているんですよ。 この間も、キョーエイという大きな看板が撤去されたのですが、「何でなんだ」と、みんなそういう疑問があって、何か新しくなるのか、はたまた違うものができるのか、そういうところを皆さん心配しています。 今回いろいろなコンテンツを考えていくうえでも、キョーエイ跡地の内容とかぶってしまうとあまり意味がないと思うので、その辺はきっちり議論しておきたいです。
池田委員	旧キョーエイに関して、市としては、市からの補助金を使って除却をしていただき、除却後の土地をまちづくりのために活用するという方法について、何カ月かに一度の頻度で事業者の方と意見交換をしているという状況です。 事業者の方としてもお考えがあるとのことですので、現時点ではそれ以上の協議や検討はできる段階ではありません。今後も定期的に意見交換の場は持たせていただきたいと考えています。 また、福井先生からお話いただいた旧キョーエイの場所については、今日この場で議論を進めることは難しいと考え、本日の議題には挙げておりませんでした。 ただ、今後、状況が許すのであれば、デザイン会議で議論したうえで、それを踏まえて事業者の方とお話をするのが望ましいのではないかというご意見をいただきましたので、その点については、事務局として持ち帰って整理をさせていただきたいと考えています。
内藤座長	今デリケートなところなんですよ。相手があることなので、こちらはこちらで一応スケジュールがあるわけですが、それとうまく噛み合うかという話はこれから出てくると思います。
池田委員	交流機能について、事例を見ても、施設の作り方や交流機能の持たせ方はそれぞれ違います。 例えば卯之町は、駅自体に待合施設があり、非常にきれいで過ごしやすく、老若男女が利用しています。ただ、駅から 50 歩ぐらい歩いたところに複合施設があり、いろいろな機能が入っているのですが、これが駅前交流施設として一体的に機能を果たしているかというと、そうでもないように見えます。 それに対して延岡駅では、いろいろな属性の方が空間をシェアしながら利用できるようになっていて、2 階も 1 階に近い感覚で使えますし、それぞれの居場所を感じられるようなつくりになっています。

	敦賀の場合は、駅自体はコンパクトにまとめているけれども、交流機能としては若干限定的なので、その分、本をテーマにした機能の核となる施設を作っています。 ですので、面積というよりは、求められている機能をどう確保するかという考え方が重要だと思っています。事例の平均を出して鳴門の規模として示すというのは非常に危険ですし、それはやるべきではないと思います。
内藤座長	大きさはわかりではないですよ。中身が大事だという気もします。 中途半端に広いところにポツンと人がいるのも寂しい話ですし、いい大きさで、いい内容でということだと思います。 ただ、オリジナリティがあったら本当はいいんですよ。例えばスタバを持ってくるとなると、確かにスタバはあるんだけど、ある種の一般解じゃないですか。もちろんそれはあってもいいんですが、やっぱり「鳴門ならでは」の何かアイデアが入ったほうが私はいいと思います。 ちなみに、延岡はカルチュア・コンビニエンス・クラブ（以下：CCC）が入っています。1カ月ぐらい合宿をやったり、サーベイしてやっているのでもいいのですが、あの形態も次の時代を作らなければいけない段階になってきています。ですので、鳴門でこれから何かやるのであれば、もう一步新しいものを目指してほしいと思います。
福井委員	今回、中高生をメインのユーザーにするというのはいいと思うのですが、例えば子育て世代や、高齢者の医療などについて、鳴門の中心市街地に問題はないのでしょうか。 というのは、いろいろなパターンがあって、中高生で言うと例えば四国では四万十の中村駅などがあります。小さい駅ですが、中高生がメインの利用者になっていて、鳴門と同じように1時間に1本ぐらいの電車の本数でも、いつも駅に子どもたちがいるような感じです。 都会の例では、東京の東急池上駅は、駅が1、2階、3階がスーパー、4、5階が図書館というようにいろいろな機能が複合している事例もあります。上に積みばいいという話ではないのですが、そういった機能が駅という空間の近くに集積しています。たしか上のほうには医療関係の施設もあったと思います。 中高生をメインとしながらも、その下の世代、上の世代の方々をどうやって駅のほうに来ていただくかということも考えていいのではないかと思います。 必ずしも医療施設を入れるという話にはならないかもしれませんが、駅を中心にいろいろな世代の人が集まってくるという「世代の重層性」のようなものは大事だと思います。

事務局	若者をメインというところで挙げさせていただきましたが、もちろん人口構成を見ても、高齢者の方がかなり多いというのは事実です。そういった世代をどううまく複合させていくかということも重要だと思っております。 中高生に来ていただくことも大事ですが、お年寄りの方にも安心して利用していただける施設にしていくべきだと考えておりますので、そういったところも今後いろいろと深掘りさせていただきたいと思います。
福井委員	その辺がキョーエイさんとも関連してくるといいなと思います。全部を駅側でやるのか、周辺でやるのかということも戦略的に考えていただければと思いました。
内藤座長	鳴門であれもこれもはできないので、最終的にはどれかを決めていくことになると思いますが、入口はあまり型どおりに考えないほうがいいかもしれません。 私は中高生の望みを聞いてほしいという話をしましたが、例えば子育て世代についても、福井さんが言ったような話があります。 東京の中野駅にも関わったことがあるのですが、ここでは「駅に保育所を作ってほしい」という話がありました。中野駅は乗換駅として非常に利用者が多いので、そこに保育所があれば、働いている親は助かりますよね。預けて仕事に行って、帰りにまたそこで子どもを迎えて帰ることができる。 そんな話もあるので、最初から決め打ちにせず、少し幅広に考えたほうがいいかもしれません。 何よりも鳴門は小さい駅なので、そんなに何もかもできるわけではありません。周辺にしたって何もかもできるわけでは無いので、どれを選ぶのかという話を少し議論できたらいいと思いました。
事務局	内藤座長、ありがとうございました。 以上をもちまして、第7回鳴門市まちづくりデザイン会議を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。