

金ヶ崎周辺施設整備基本計画

平成30年6月
敦賀市

目次

第1章	現況と課題	1
第2章	基本方針	24
第3章	事業計画	28
第4章	金ヶ崎周辺エリアの機能計画	35
第5章	人道の港敦賀ムゼウムの機能計画	46
第6章	鉄道遺産の機能計画	67
第7章	管理運営計画	75
第8章	事業推進計画	81
資料編	委員会及び設置要綱	82

第1章 現況と課題

1. 現況

(1) 敦賀市の観光動向

① 敦賀市の観光資源

- 敦賀市（以下、「本市」という。）は、その立地特性から古代より交通の要衝とされ、北国街道や西近江路等で畿内と北陸道を結ぶとともに、氣比神宮が鎮座して門前町が形成された。
- また、三方を山に囲まれた天然の良港である敦賀港は、古代から栄え、渤海使の往来や日宋貿易の拠点として、近世には関西地方と国内を結ぶ海運の拠点として大いに栄えた。
- 近代に入ると日本海側で最も早い時期に鉄道が敷設され、欧亜国際連絡列車によって日本と大陸を結び、「東洋の波止場」と謳われた。
- 現在も本市は鉄道や高速道路、敦賀港によって国内外を結ぶ、日本海側の交通の結節点と位置づけられる。
- これら本市の成因を背景に、主要な観光資源は、門前町、鉄道と港のまちとして、複合的な発展を背景とした、歴史・文化資源と、嶺南地方特有の自然・景観資源等、見所のある資源が数多く存在する。

② 市街地の主な観光資源

ア. 概要

- 市街地の主な見所は、氣比神宮の門前町として発展した「氣比神宮エリア」、氣比神宮の神苑として保護され、日本三大松原と謳われる氣比の松原を中心とした「氣比の松原エリア」、近世の港まちとして栄えた「舟溜りエリア」、北陸本線の敷設とともに栄えた「敦賀駅周辺エリア」、そして、近世に大陸を結び、日本の玄関口となっていた「金ヶ崎周辺エリア」の5つに大別される。

図：敦賀市街地の主な観光エリア



国土地理院ウェブサイト電子地形図を元に作成

イ. 氣比神宮エリア

- 氣比神宮は大宝2(702)年建立と伝わり、伊奢沙別命をはじめ7柱を祭神とする。式内社、越前国一之宮として古くから崇められ、市民からは「けいさん」として親しまれる。大鳥居は国指定重要文化財に指定されている。
- 敦賀は北陸道から畿内の入り口にあるとともに、大陸への玄関口でもあったことから、「北陸道総鎮守」として朝廷から特に重要視され、古代に重要な役割を担った。



写真：氣比神宮



写真：キッズパークつるが
(大規模屋内こども広場)

ウ. 氣比の松原エリア

- 氣比の松原は、日本三大松原※の一つとされ、古くは「万葉集」や「日本書紀」に詠まれてきた景勝地。貴人、歌人らに愛され、数多くの記念碑や句碑が建立されている。昭和9(1934)年に国の名勝に指定された。
- 古来より氣比神宮の神苑として、近世には小浜藩の御用林として、さらに近代以降は国有林として守られてきた。現在は約40haに約17,000本の松が並ぶ。



写真：名勝氣比の松原



写真：来迎寺(境内には武田耕雲斎ら
天狗党の墓所がある)

※日本三大松原：氣比の松原、三保の松原(静岡市)、虹の松原(唐津市)

エ. 舟溜りエリア

- 舟溜り地区は、敦賀市が港まちとして発展してきた要所にあたり、商人たちの交易の場として賑わっていた。市立博物館として活用されている大和田銀行本店や、創業約400年の敦賀酒造、戦災を逃れた町家などが残り、歴史的街並みが残されている。
- 近年は「博物館通り」として街並みが整備され、町家を活用したカフェ・ショップが出店する等、新たなにぎわいを形成しつつある。



写真：市立博物館(旧大和田銀行本店)と博物館通り



写真：紙わらべ資料館

オ. 敦賀駅周辺エリア

- 敦賀は日本海側で最も早い時期に鉄道が敷設された都市で、明治15(1882)年に敦賀駅が設置され、明治42(1909)年に現在地に移転した。以来、本市の玄関口として栄え、公共施設や商業施設が集積する。
- 氣比神宮エリアと舟溜りエリアを結ぶようにアーケードで結ばれた5つの商店街※が連続して形成されている。

※駅前通り、本町1丁目、本町2丁目、神楽町1丁目、相生町



写真：敦賀駅交流施設
オルパーク



写真：シンボルロード

カ. 金ヶ崎周辺エリア

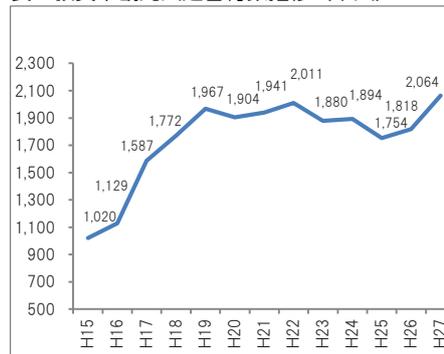
- 金ヶ崎周辺エリアは、明治後期から昭和初期にかけて、欧亜国際連絡列車と欧亜国際連絡船の中継地で、大陸をつなぎ欧州と日本を結ぶ玄関口の一つだった。エリアには洋風建築が立ち並び、モダンでエキゾチックな街並みが形成されていた。現在では、赤レンガ倉庫等がわずかにその面影を留めている。

③ 観光客数の動向

ア. 観光客数の推移

- 本市の観光客入込数は、平成17(2005)年から19(2007)年にかけて増加が大きく、北陸本線の直流化を契機とした各種PR活動や環境整備等の効果が大きく出ていると推測される。
- その後は、東日本大震災等、外部環境の影響と推測される増減を繰り返しているが、平成27(2015)年には、近年で最高となる2,064千人が本市を訪れている。

表：敦賀市観光入込客総数推移（千人）



イ. 県外観光客数の発地別構成割合

- 県外から本市へ訪れる観光客の発地別構成では、8割以上が関西方面や中京方面から訪れているものの、国内最大の人口集積地である関東地方から訪れる観光客はわずか5%程度に過ぎない。

表：県外者の発地別構成割合



敦賀市観光振興計画 2013→2022



敦賀市観光振興課調べ

④ 今後の展望

- 北陸新幹線は、平成27(2015)年3月に長野～金沢間が開業し、大きな話題と経済効果をもたらしている。金沢～敦賀間の延伸開業は、当初計画では平成37(2025)年が予定されていたが、財源調達の目処が付き、前倒して平成34年度末に開業する方針となっている。
- 観光動向調査のアンケートでは、北陸新幹線が敦賀まで延伸した際、約8割が敦賀への訪問を希望している等、本市の観光振興に更なる飛躍が期待できる。

⑤ 観光客意識調査

ア. 概要

- 北陸新幹線敦賀延伸開業に向け、既存の観光資源等を活用した施策を効果的・効率的に推進するため、北陸新幹線利用者のニーズを分析し、本市の魅力向上に向けた現状把握を行うことを目的に、金沢等、北陸の主要都市に訪れている観光客に向けてアンケート調査を行った※。

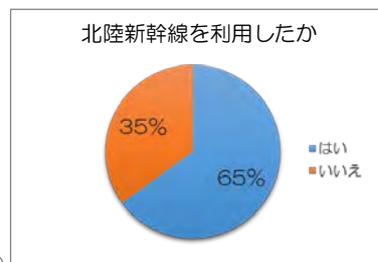
※北陸新幹線敦賀開業受け皿づくり検討業務

イ. アンケート結果

(i) 金沢市を訪れた観光客

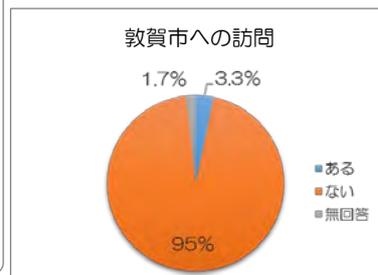
- 金沢市を訪れている観光客の約半数は関東地方を発地とし、約7割が北陸新幹線を利用している。
- 金沢を訪れている観光客は、半数以上が敦賀の存在を知らず、また、ほとんどが敦賀を訪れたことがないという結果が得られた。

グラフ：金沢市でのアンケート結果



表：金沢市でのアンケート結果概要

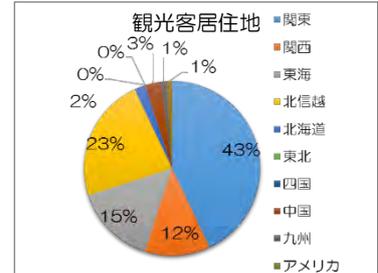
- 出発地は、関東 52%、東海 12%、関西 10%。
- 約7割が北陸新幹線を利用して金沢を訪問。
- 敦賀市を知らないと答えた観光客は約4割。
- 敦賀市を訪れたことがない観光客は約9割。
- 敦賀市のイメージは、未記入が目立つ。
- 具体的な記入で一番多い回答は「原発」。
- 「花火」「海」「寺院」など具体的でない回答も。



(ii) 富山市を訪れた観光客

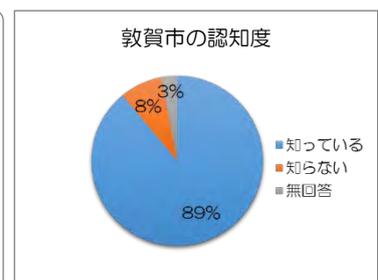
- 富山市を訪れている観光客は、その多くが敦賀の存在は認識している。しかし、敦賀がどんな所なのか具体的なイメージを描けていない観光客が多い。
- このことから、敦賀に対する認知度は高いが、観光地としての認識度は低いと推測できる。

グラフ：富山市でのアンケート結果



表：富山市でのアンケート結果概要

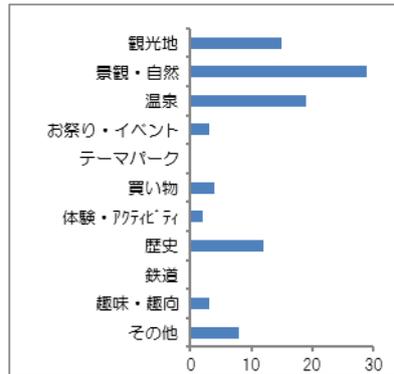
- 出発地は、関東 43%、北信越 23%、東海 15%。
- 敦賀市を知らないと答えた観光客は約1割。
- 敦賀市を訪れたことがない観光客は約6割。
- 敦賀市のイメージは未記入が多い。
- 一番多い回答は「原発」(金沢より多い回答数)
- 港や海、ソースカツ丼、おろしそば等も回答。
- 「東尋坊」の回答等、エリアの認識不足。



(iii) 敦賀市を訪れた観光客

- 福井県に対する観光客の旅行動機は、「景観・自然」が最も高く、続いて「温泉」「観光地」「歴史」が動機になっている。
- 本市の観光地では、「氣比神宮」の認知度が最も高く、「氣比の松原」「赤レンガ倉庫」「金崎宮」がそれに続く。「人道の港敦賀ムゼウム（以下、「ムゼウム」という）」や「日本海さかな街」への認識は少数に留まっている。
- 敦賀に対するイメージは「海・港町」「原発」「海産物」等で、際立った回答がなく、敦賀を訪れている観光客もイメージが定まっていないと推測される。

表：福井県旅行時、重視するもの



表：敦賀市でのアンケート結果概要

- 出発地は、関西 36%、関東 22%、東海 19%。敦賀の観光地として「氣比神宮」への認識は高い。次に、「氣比の松原」「赤レンガ倉庫」「金崎宮」。
- 「日本海さかな街」「ムゼウム」は少数回答。
- 「三方五湖」等、認識不足の回答もある。
- 敦賀の主なイメージは、「海・港町」「原発」「海産物」等。

ウ. 調査結果の所感・まとめ

- 敦賀まつりや花火等のイベントは、全国各地に数多く存在することから、敦賀が突出してアピールできる性質のものではない。敦賀には着地型コンテンツになるものは存在するが、メインとなるキラーコンテンツが首都圏へ浸透してないものと推測される。
- ソースカツ丼や越前そば、若狭ふぐ等の食べ物も、福井県のものとして認識されていて、敦賀独自のコンテンツとは言えない。
- 市内のアクセスとして周遊バスが存在するが、本数も多くなく、利便性は高いとはいえない。観光コースは説明だけの見学施設が多い印象を受ける。現在は個人旅行が増え、特別な体験等、個人の満足度の高いものを求める傾向が高くなっている。
- 金ヶ崎緑地は、敦賀湾の歴史を感じられる湾岸エリアとして、公園として整備されてはいるが、中途半端な状態で放置されている印象を受ける。
- 北陸新幹線の敦賀延伸開業に向け、「敦賀ブランド」を確立して、広域観光のルートづくりが求められる。

(2) 金ヶ崎周辺エリアの概要

① 金ヶ崎周辺エリア

- 敦賀港は明治32(1899)年に開港場に指定され、明治35(1902)年にはウラジオストクとの間に定期航路が開設された。その後、金ヶ崎周辺エリアを中心として港湾整備拡充が内務省直轄で行われ、ロシアとの貿易や国際郵便の経由等で大いに栄えた。
- 明治45(1912)年からは、週一往復で新橋～金ヶ崎間に欧亜国際連絡列車が走り、連絡船でウラジオストク、さらにシベリア鉄道を經由して遠く欧州諸国に直結した。
- 当時の敦賀は、国内有数の港まちとして「東洋の波止場」と謳われ、「港と鉄道」で欧州に開かれた、名実ともに「日本の玄関口」だった。
- その後の港湾設備の拡充により、当時の面影はないが、点在する鉄道・港湾遺産が往時を偲ぶ手がかりとなっている。
- 最近では、赤レンガ倉庫の整備が話題を呼び、平成28(2016)年は観光客が倍増している。

写真：天筒山から見下ろした金ヶ崎周辺エリア全景



写真：金崎宮からの景観



写真：金ヶ崎緑地のライトアップ



表：金ヶ崎エリアの観光客数

	27(2015)年	28(2016)年
観光客数	168,100 人	356,100 人

※赤レンガ倉庫・ランプ小屋・旧敦賀港駅舎・人道の港敦賀ミュージアムの年間利用者数にミライエ動員数を加えた数値

② 人道の港敦賀ムゼウム

- 「日本の玄関口」だった敦賀は、過去に幾度か難民を受け入れている。
- 大正9(1920)年と11(1922)年には、混乱するシベリアに取り残されたポーランド孤児に対し、日本赤十字社が手を差し伸べ、約800人の子どもたちが救われた。
- さらに昭和15(1940)年には、リトアニア共和国のカウナス領事館に赴任していた杉原千畝が、ナチス・ドイツの迫害により逃れてきたユダヤ人難民らを見かね、日本へのビザを大量に発給。これによって、約6千人と言われるユダヤ人難民が敦賀を経由して自由を手に入れた。
- 本施設は、これらの出来事を伝える目的で、後世に誇るべき博愛の精神を感じ、伝え継ぐミュージアムとして平成20(2008)年に開館した。
- 杉原千畝の映画化や、「杉原リスト」の世界記憶遺産への登録申請で注目を浴び、平成28(2016)度は倍近く利用者数を伸ばしている。

写真：人道の港敦賀ムゼウムの外観



写真：展示室



表：年間利用者数

	27(2015)年	28(2016)年
利用者数	26,900人	48,900人

表：建物平面図



③ 敦賀赤レンガ倉庫 巨大ノスタルジオラマ

- 赤レンガ倉庫は、明治38(1905)年に外国人技師の設計により建築された。当初は石油貯蔵庫として使われていたが、近年は昆布貯蔵庫として利用されてきた。
- 福井県内でも有数のレンガ建造物で、平成21(2009)年に北棟・南棟・煉瓦堀が国登録有形文化財に指定された。
- その後、観光施設として「ジオラマ館」「レストラン館」「オープンガーデン」を整備し、平成27(2015)年10月に、ノスタルジーと出会える、港まち敦賀の新たな観光スポットとして開館した。
- 戦前の敦賀の港と鉄道をジオラマ化した「ノスタルジオラマ」は、鉄道ジオラマとして国内最大級の規模を誇る。

写真：赤レンガ倉庫南館・北館



写真：ノスタルジオラマ



写真：南館内部



表：敦賀赤レンガ倉庫の利用者数

	27(2015)年	28(2016)年
利用者数	69,400 人※	212,400 人

※約3ヶ月間の利用者数

④ 鉄道遺産・港湾遺産

ア. 金ヶ崎周辺エリア内の鉄道遺産

- 敦賀の輝かしい時代の中心を担った金ヶ崎周辺エリア内には、いくつかの鉄道遺産が存在する。
- 「北陸本線貨物支線（敦賀港線）」は、かつて欧亜国際連絡列車が走った。戦前戦後を通して主に貨物線として利用されたが、平成21(2009)年より休止している。
- 「旧敦賀港駅ランプ小屋」は、明治15(1882)年頃、列車の灯火に使用されるカンテラの燃料を保管する油庫として建てられた。現在は修復され公開している。
- 旧敦賀港駅舎（敦賀鉄道資料館）は、欧亜国際連絡列車の発着駅を再現。現在は敦賀港や鉄道の歴史を紹介している。
- これらの他、本市に縁の深い鉄道車輛や部品の調達を予定している。

写真：敦賀港線



写真：ランプ小屋



写真：旧敦賀港駅舎



イ. 本市内の鉄道遺産・港湾遺産

- 本市は近代以降「鉄道と港のまち」として発展してきたことから、敦賀駅を中心に、市街地や郊外に多くの鉄道遺産・港湾遺産が存在する。
- 「眼鏡橋」は、北陸本線が最初に敷設された時の遺構で、市街地では明治時代前期に遡る唯一の鉄道遺産として価値が高い。
- 昭和46(1971)年まで小浜線で活躍していた「蒸気機関車C58」は、本町第3公園で屋外展示されている。
- 「旧北陸本線トンネル群」は、敦賀市と南越前町に点在する鉄道遺構群で、北陸本線が全通した明治17年(1884)年から昭和37(1962)年まで使用された。近代化遺産として評価され、推奨土木遺産に選定、国登録有形文化財に登録されている。
- 明治時代に設立された旧敦賀倉庫は、昭和8(1933)年に建造された。RC造で、当時流行の国際様式の影響が見受けられる大型倉庫。竣工当時から「モダン倉庫」と呼ばれ市民に親しまれてきた。
- 「立石岬灯台」は、明治14(1881)年に石造り灯台としては初めて日本人のみによる設計、施工で建設された。敦賀市の市章のデザインモチーフにもなっている。

写真：眼鏡橋



写真：本町第3公園のC58



写真：旧北陸本線トンネル群



写真：旧敦賀倉庫



写真：立石岬灯台



⑤ 歴史的資源

ア. 金崎宮

- いわゆる建武中興十五社の一つとして、明治時代に創建された。南朝の恒良親王と高良親王を祭神とする。県内屈指の桜の名所として知られ、境内には約千本のソメイヨシノがある。4月上旬に神事・花換まつりが行われる。

写真：金崎宮



イ. 金ヶ崎城跡・金前寺

- 南北朝時代、新田義貞と足利軍が戦った古戦場。松尾芭蕉が敦賀を訪れた際、「月いつこ鐘は沈るうみのそこ」と詠んだ。
- 織豊期には、朝倉軍と織田軍の間でも戦いが繰り広げられた（金ヶ崎の退き口）。

写真：金ヶ崎城跡



写真：金前寺



2. 上位計画

(1) 第6次敦賀市総合計画後期基本計画

① 後期基本計画（敦賀市再興プラン）の概要

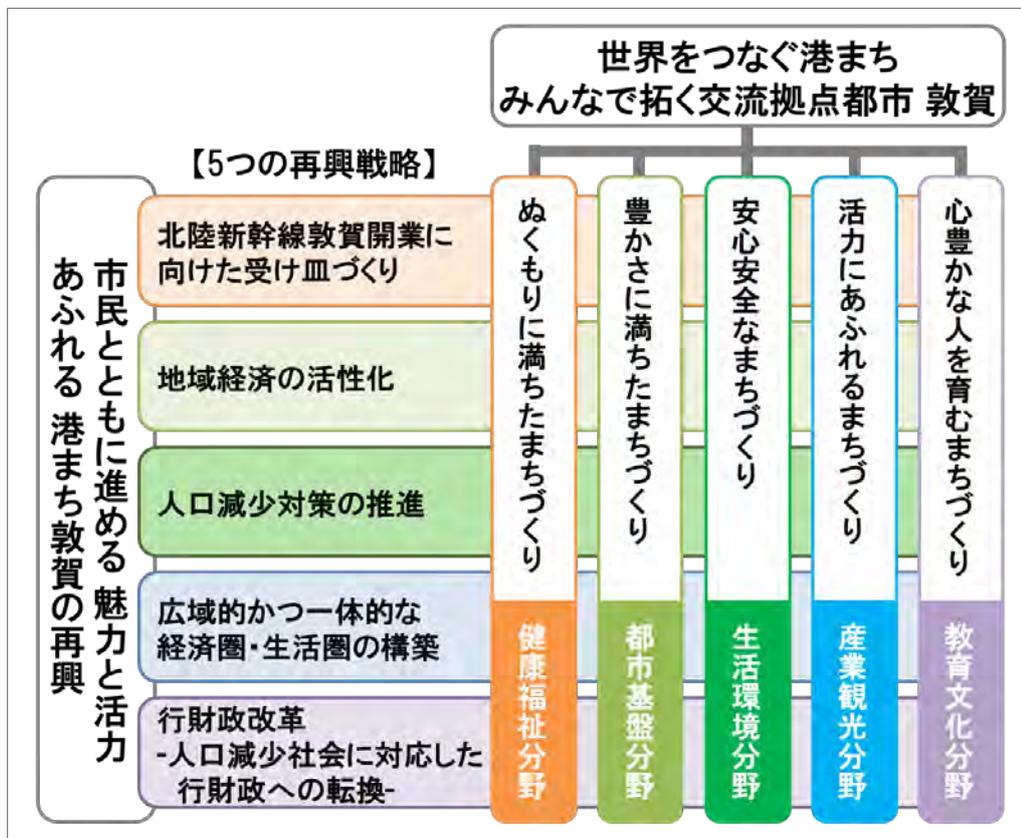
- 本市は、平成23(2011)年度から第6次敦賀市総合計画基本構想に定める「世界をつなぐ港まち みんなで拓く交流拠点都市 敦賀」の実現に取り組んできた。平成28(2017)8月に策定した後期基本計画では、地域経済の停滞や人口減少等の現状を直視し、先人が築き上げてきた敦賀の魅力と活力を取り戻すことを目指す「敦賀市再興プラン」として位置づける。

基本方針

市民とともに進める 魅力と活力あふれる 港まち敦賀の再興

- 原子力発電所の長期運転停止を発端とする地域経済の停滞や、人口減少の加速、財政状況の悪化が顕在化しつつある中、本市と市民が一丸となって基本構想の実現を目指していく。
- 再興プランにおいては、政策分野ごとに縦割りとなる基本目標に横串を通し、これを架橋する、特に重視する視点として5つの再興戦略を設定した。

図：5つの再興戦略



② 金ヶ崎周辺施設整備の位置付け

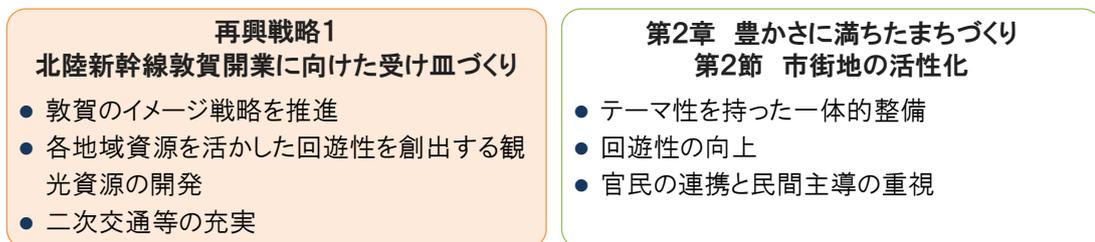
ア. 北陸新幹線開業に向けた受け皿づくり（再興戦略1）

- 北陸新幹線敦賀延伸開業で、JR敦賀駅は北陸本線、小浜線、北陸新幹線いずれもの終着・始発駅となり、本市は新たな発展の機会を得ることになる。
- そのため、北陸本線敦賀延伸開業に向けた受け皿づくりは、可能な限り早期に、本市の地域資源を活かし、本市ならではの魅力を体感してもらえる観光資源の開発を進める。
- また、全世界に訴求できる「人道の港」を敦賀のブランドイメージとして構築し、発信する。

イ. 豊かさに満ちたまちづくり（第2章 豊かさに満ちたまちづくり、第2節 市街地の活性化）

- 中心市街地は、本市がこれまで歩んできた歴史や文化を背景とした地域資源が集積することから、北陸新幹線敦賀延伸開業に向け、これを活かした観光資源等の開発が求められる。
- そのため、各エリアの地域資源を重視する観点から、中心市街地を一体的に整備するとともに、二次交通の確保等によって回遊性を向上させる。
- また、これまでの開発が行政主導に陥りがちであったことから、民間主導を重視しつつ、官民の連携と役割分担を重視していく。
- この方策の一つとして、「敦賀港周辺エリア活性化計画」を推進していく。

図：敦賀港周辺エリア活性化計画の位置付け



名 称	敦賀港周辺エリア活性化計画		再興戦略1
概 要	敦賀港周辺エリアは、国際港として繁栄した往時を体感することができるエリアであることから、金ヶ崎周辺整備構想に基づき、「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会の活動に支援するとともに、人道の港敦賀ムゼウムの整備を行うなどの官民連携によって、受け皿づくりにおける最大の観光拠点化を目指します。		
主な取組	人道の港敦賀事業 鉄道開通等記念事業 人道の港敦賀ムゼウム整備事業		
成果指標	内 容	基準年度	目標年度
	歩行者・自転車通行量（休日）	2,471 人/日	3,150 人/日

(2) 敦賀市観光振興計画

① 位置付けと基本理念

ア. 策定の趣旨・位置付け

- 本市は「港」と「エネルギー」を中心に発展を続けてきたが、平成23(2011)年の「第6次敦賀市総合計画」の策定後、社会情勢の変化を受け、新たな発展の礎を築く必要に迫られた。
- 本市における「観光」は、これまで産業政策の一部門として進められてきたが、その経済効果や社会的効果は様々な部門へ波及することが期待できるため、「観光」が「港」「エネルギー」に次ぐ本市の発展の礎となるよう、自他共に認める観光都市を目指すものとする。
- 計画の期間は、平成25(2013)年度から、北陸新幹線敦賀延伸開業が予定される平成34(2022)年度とする。

イ. 基本理念

**港と鉄道を本市の象徴として
位置付け、これらを核とした
観光の「まちづくり」**

**敦賀に関わる全ての人が、
感謝の気持ちでおもてなし
できるような「ひとづくり」**

- 「第6次敦賀市総合計画」では、陸海交通の要衝としての立地特性を活かし、国内外をつなぐ交流拠点となることを将来都市像に掲げていることから、二つの理念を定めた。

② 基本方針

多様な観光資源の活用と保全

- 敦賀を象徴する資源・エリアのブラッシュアップ。港・鉄道のキーワードが集約されている金ヶ崎エリア等、観光の核となるエリアを形成。

ホスピタリティの充実

- 市民及び観光事業者のおもてなし意識の醸成と、先導するリーダーの育成。
- 観光案内板の整備、情報拠点の充実等。

マーケティング戦略の推進

- 観光客の求めに応じ、的確にコンセプトメイキングを行うとともに、イメージの定着化に向けて情報戦略による情報発信・提供を図る。

観光振興の推進体制の強化

- 行政主体の脱却を図り、産官学が連携して観光振興における役割分担を明確化しながら協働による取組を進める。

(4) 金ヶ崎周辺整備構想

① 策定の背景

- 金ヶ崎周辺エリアは、現存する歴史的建造物が往時の「港まち敦賀」を今に伝えている。これらの資源を活かしながら、多くの市民や観光客が足を運ぶ居心地の良い空間として整備するため、平成24(2012)年5月に「金ヶ崎周辺整備構想」を策定した。

② コンセプト

ア. 金ヶ崎周辺整備の考え方

- | | |
|---|---|
| <p>(1)市民の願いである居心地の良い空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none">● 平成 24(2012)年を契機とした市民への周知● 市民意向の反映● 後世にも伝えていく持続的なまちづくり | <p>(2)恵まれた地域資源の活用</p> <ul style="list-style-type: none">● 赤レンガ倉庫等の既存の資源の活用● 「人道の港」にまつわる数々の物語の活用● 海や山等の自然、中世の歴史資源の活用 |
| <p>(3)テーマは「鉄道」と「港」により発達した明治後期～昭和初期頃の時代</p> <ul style="list-style-type: none">● 金ヶ崎周辺が最も賑わい、敦賀の近代発展に決定的な役割を果たした時代を強く意識。 | <p>(4)民間活力の導入による賑わい創出促進</p> <ul style="list-style-type: none">● 憩いや交流を促進する飲食・物販機能導入に向け、民間事業者が参入しやすい環境づくり。 |

イ. 全体コンセプト

～敦賀ノスタルジウム～

ノスタルジー

古き良き時代を感じ取る

- 敦賀の最も輝かしい時代を感じ取ることができ、異国情緒を味わうことができる空間。

ミュージアム

金ヶ崎全体が博物館

- 港と鉄道の資源を有効活用し、史実を後世に伝え知的好奇心を満たすことができる空間。

図：将来イメージ



③ 整備の方向性

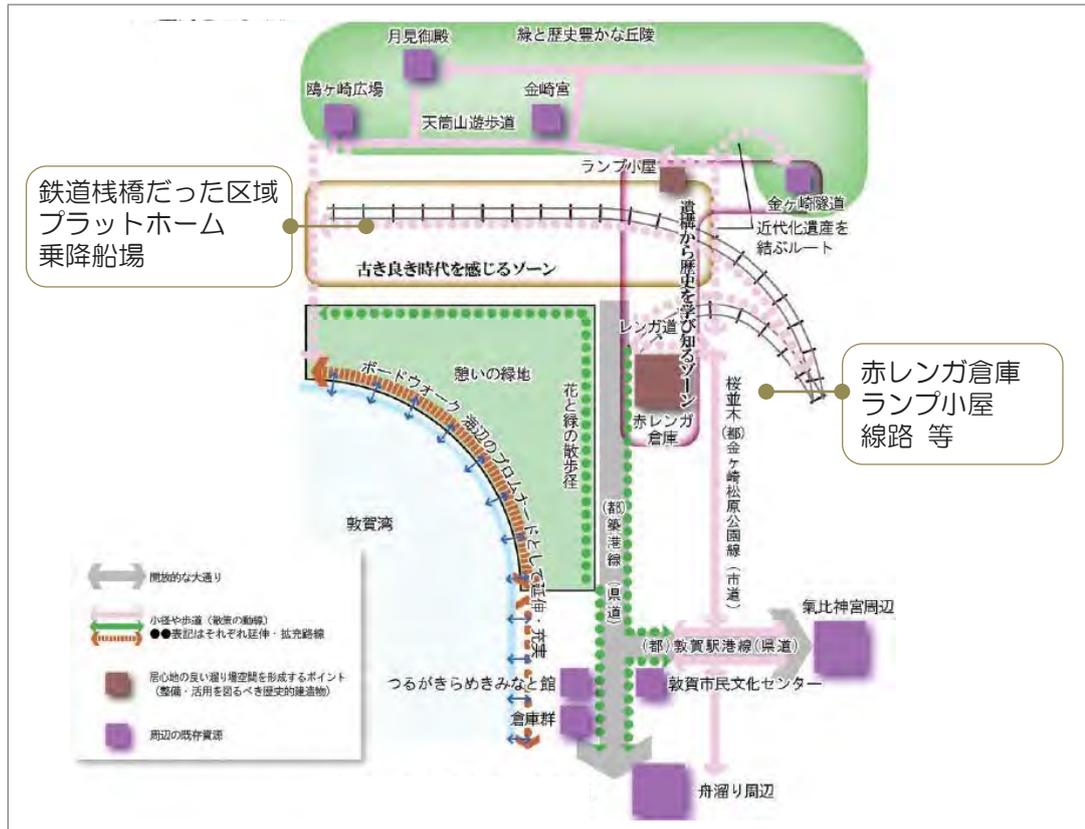
古きよき時代を感じるゾーン

- 金ヶ崎の最も輝かしい時代、そして人道の港敦賀を象徴する場所。

遺構から歴史を学び知るゾーン

- 明治後期～昭和初期にかけての建築物や遺構で現存しているもの。

図：金ヶ崎周辺の基本的構造模式図



④ 計画検討と活動の経過

活動名	日程	開催回数
ワークショップ	平成 23 年 3 月 23 日 (水)	第 1 回
	平成 23 年 4 月 27 日 (水)	第 2 回
	平成 23 年 5 月 25 日 (水)	第 3 回
策定委員会	平成 23 年 8 月 2 日 (火)	第 1 回策定委員会
	平成 23 年 10 月 24 日 (月)	第 2 回策定委員会
	平成 23 年 11 月 30 日 (水)	第 3 回策定委員会
	平成 24 年 2 月 22 日 (水)	第 4 回策定委員会
	平成 24 年 4 月 26 日 (土)	第 5 回策定委員会
市民シンポジウム	平成 24 年 1 月 28 日 (木)	—
「敦賀・鉄道と港」歴史研修会	平成 24 年 10 月 20 日 (土)	—
つるが「鉄道と港」フェスティバル	平成 24 年より毎年開催	—

3. 課題

(1) 敦賀市の課題

① 観光客の認識の不足

- 敦賀に行けば何があるのか、どんな楽しみがあるのか、多くの観光客は敦賀のことをよく知らない。
- 遠くからでもわざわざ敦賀へ訪れたいくなるような観光資源が、外部から見えてこない。特に、関東地方（首都圏）において敦賀はほとんど知られていないと推測されるため、敦賀のことをもっと多くの人に知ってもらう必要がある。

② 中核となる観光資源及びエリア間の連携が不十分

- 既存の観光資源やエリアを結びつける取り組みは、コミュニティバスの運行等が始められているものの、まだ発展途上の段階にある。
- 既存の観光資源やエリアの魅力は高まりつつあるものの、それぞれ限定的であり、また、本市を観光する上での中核となる機能が存在しないことから、わざわざ敦賀を訪れる目的となるような、存在感のある拠点の整備が求められる。

(2) 金ヶ崎周辺エリアの課題

① 古き良き敦賀のイメージが見えない

- 日本海側拠点港として係留施設や荷さばき施設が整備されたため、全体的にノスタルジックな雰囲気を感じにくい。
- 金ヶ崎周辺エリアが最も華やかだった明治時代から昭和初期を偲ぶ資源は点在するが、それらは点に過ぎない。エリア全体で古き良き敦賀のイメージが見えるようにする必要がある。

② 金ヶ崎周辺を巡るしかけに乏しい

- 金ヶ崎周辺エリアは、大型トラックの交通量が多い県道敦賀港線や、コンテナ置き場等、殺風景な所が多く、散策していても目に見える景色に乏しい上に実際以上の距離感を感じる。
- 市民や観光客が金ヶ崎周辺エリアを巡りたいくなるような、まち歩きの動機を得られるようにしていく必要がある。

課題から見る金ヶ崎周辺エリアの現況

図：現状の土地利用

- 各資源間は、広大な立ち入り禁止区域や道路が横たわり、徒歩で移動するには大きく迂回していく必要がある。
- 既存資源は点として存在するのみで、線で結ばれていない。エリア内の回遊に不便を生じている。
- また、各資源間は、実際に歩いてみると地図で見るより遠い印象を受ける。



- 資源間を横たわる道路の存在が大きく、心理的に距離感があるため、徒歩でもアプローチしやすい工夫が必要となる。

写真：現ムゼウム裏から赤レンガ倉庫



復元4棟予定地から現ムゼウム



ランプ小屋から現ムゼウムと復元4棟



- 対象範囲の東端に位置するランプ小屋は、現状、大きく迂回しないとアプローチできない。

写真：ランプ小屋へは大きく迂回が必要



建物裏からのアプローチ



廃坑となった未利用のトンネル



- 復元4棟の予定地は、戦前は栈橋を挟んで海岸に接していたが、埋め立てにより海岸線が遠のいている。往時の雰囲気再現するためには、周辺の修景が必要。

写真：道路左手が戦前の栈橋に該当



予定地の後背は金崎宮の山林



海岸線が遠く、眺望の確保には修景が必要



現ムゼウムとは距離感はない



③ エリア内の各資源

ア. 現・人道の港敦賀ムゼウム

- 大和田別荘を模し、金ヶ崎緑地休憩所として、福井県が設置した。
- ムゼウム機能は復元4棟に拡充移設するため、今後の利活用のあり方について検討が必要となる。

写真：現・ムゼウム



イ. 敦賀赤レンガ倉庫

- 平成27(2015)年に開館し、指定管理者が運営中。
- 飲食物販とノスタルジオラマ（鉄道ジオラマ）の2つの機能を活かしつつ、全体整備によって相乗効果を保つことが必要となる。

写真：敦賀赤レンガ倉庫



ウ. 旧敦賀港駅舎（敦賀鉄道資料館）

- 敦賀港駅舎を模し、平成11(1999)年の「つるが・きらめき・みなと博21」の開催にあわせて整備された。
- 復元4棟で敦賀港駅舎を復元するため、位置付けと役割の整理が必要となる。

写真：旧敦賀港駅舎



エ. ランプ小屋

- 日本貨物鉄道(株)により現在も使われている敦賀港駅舎や、廃坑となったトンネル等、隣接する鉄道遺産と併せた活用が必要となる。

写真：ランプ小屋



(3) 人道の港 敦賀 ムゼウムの課題

① メッセージを伝えるためのコンテンツの不足

- ユダヤ人難民の受入から既に80年近く、ポーランド孤児上陸からは100年近く経過し、当時の出来事を体験した人も少なくなっている。
- 敦賀は戦時中に空襲を受けたことも影響し、当時の出来事を伝える実物資料が少ない。人道の港のエピソードに関する資料を調査し、展示（実物）資料を更に増やす必要がある。

写真：展示室には実物資料がほとんど展示されていない



② 利用者を受け入れるスペースの不足

- 現在の建物は、階段も展示に利用する等、手狭な印象を受ける。団体利用には絶対的なスペースが不足していて、一つの展示室に40人程度の団体が入ることができない。学習利用の際は、きらめきみなと館で事前研修をした上で利用している。
- 施設の性格上、外国人の来訪も多いが受入体制が不十分で、バリアフリー化も十分とは言いきれない。ユニバーサルデザインを取り入れた上で、団体が余裕をもって利用できるスペースが必要とされる。

写真：展示室が狭く団体客が入りきれない等スペースが不足する



課題から見る人道の港ムゼウムの現況

- 現在のムゼウムが存在する建物は、福井県が金ヶ崎緑地休憩所として建てた建築物。外観等は大和田別荘を模している。
- 管理機能や便益機能を除き、階段を含めた諸室に隙間なく展示されているが、本来の役割とは異なる建物のため、十分なスペースが取れていない。

図：現ムゼウムの平面見取り図と展示構成

1階平面図



2階平面図



1階展示構成

1 "東洋への波止場"大陸への玄関・敦賀港
(1) 敦賀港のむかし
-1 江戸時代以前の敦賀港
-2 近世以降の敦賀港
(2) 敦賀港を通った人々
-1 外国人
-2 日本人
(3) 敦賀港を通った船と貨物
-1 大陸貿易主要貨物
-2 昭和の連絡船から
2 欧亜国際連絡列車
(1) シベリア鉄道
(2) シベリア鉄道と敦賀

2階展示構成

3 ポーランド孤児
(1) 寒風吹きさすシベリアの荒野を飢餓と闘いながら放浪を余儀なくされた。
-1 敦賀に上陸した孤児たち
-2 シベリアの孤児たちの惨状
-3 孤児たちを救う人々
-4 孤児たちを迎える準備
(2) 浦塩ヨリ当港に上陸シタルニ付菓子・絵葉書等ヲ贈リ亦宿舍ノ斡旋等一行ノ慰撫ニ努メタリ
-1 さらに助け出される孤児たち
-2 受け入れする敦賀の人たち
-3 記憶と記録が残る敦賀
-4 敦賀から東京、大阪へ
(3) 看護婦さんは、私の頭を優しく撫で、キスをしてくれました。それまで人に優しくされたことがありませんでした。
-1 孤児たちの状況
-2 日本での生活
-3 悲しい出来事
(4) 惜別
(5) 感謝
4 ユダヤ人難民
(1) ナチスに追われ命がけて逃げた ヨーロッパには安住できる所がどこにもない
(2) ツルガの町が天国に見えた 私たちは、何百年経とうと決して敦賀を忘れない
(3) 手に入れた自由と平和
(4) 「人道の港」市民の証言
(5) 奇跡の時計
(6) 命のピザ
5 杉原千畝コーナー
(1) 苦慮、煩悶の挙句、私はついには人道、博愛精神第一という結論を得た
杉原千畝の略歴
杉原千畝の決断
書き続けた命のピザ
外務省に残る発給記録
敦賀に上陸した難民の数
(2) 覚悟の決断
6 交流コーナー
(1) 「人道の港敦賀」の交流
(2) 来館者メッセージボード

③ 施設利用に係る課題

- 主要な展示は2階に存在するが、階段利用が主となるため、車いす利用者の見学には不便を生じている。
- 全体的に手狭で、各コーナーに学習利用等の団体が入りきらないため、展示解説を十分に行うことができない。シアター（杉原千畝コーナー）を団体で見ようとすると半数は立ち見となる等、物理的な限界がある。
- 構造上、2階を最後まで見学した後、同じ動線を通して引き返さなくてはならず、展示ストーリーが分断される。

④ 各展示コーナーの課題

- 欧亜国際連絡列車の展示は階段で解説しているため、じっくりと見にくい。
- ポーランド孤児、ユダヤ人難民のコーナーは、なぜその出来事が発生したのか、時代背景がやや説明不足。
- 動線上、ユダヤ人難民の次に杉原千畝に関する解説が行われるが、時系列的には逆となるとともに、2階で展示展開が途切れるため、1階の交流コーナーへのつながりが希薄になっている。コーナーの存在に気づかない見学者も存在すると推測される。
- これらのことから、移転拡充の検討にあたっては、団体見学者でも余裕をもって見学できるスペースと、見やすくわかりやすい動線の構築が必要となる。

⑤ 展示を構成するためのバックヤードの不足

- 収蔵スペースが限界に達しているため、資料等の寄贈の申し出があっても受け入れられないことがある。また、展示室が小さいため、開館以後に寄贈頂いた資料を活かした展示更新が十分に行えていない。
- 現体制は学芸員が不在で、専門的知見を通じた活動や展示更新が行えない状況にある。資料や情報の収集・保存・調査・研究といった、ムゼウムの活動の基盤となる事業を実施するためには専門的知見を持った専門職が必要とされる。

(4) 鉄道遺産の課題

① 回遊してもらうしくみの不足

- エリア内に存在する鉄道遺産の多くは、敦賀港線が休止した後、ほぼ手つかずの状態に残されているため、エリアをつなぐ面的な整備が求められる。

- さらに、市街地や郊外に 写真：休止中の敦賀港線とランプ小屋

も鉄道遺産は点在しているため、それらを回遊させるしくみづくりも必要とされる。

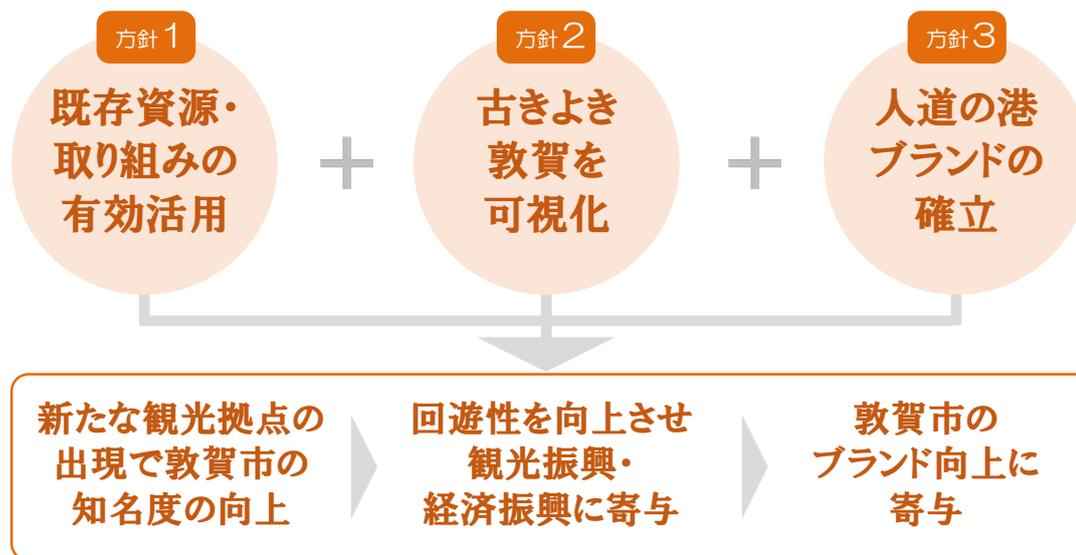


第2章 基本方針

1. 基本的な考え方

(1) 整備事業の目的

敦賀だからこそ表現できる、ノスタルジックな景観の中で「命」と「平和」の尊さを考える、ストーリーと空間を実現



2. 整備方針

方針1 既存資源・取り組みの有効活用

(1) 遺構の有効活用

- 9～10頁で先述した、鉄道遺産や港湾遺産等、まずは現在ある資源を有効に活用していく。

(2) 取り組みの発展拡張

- 「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会による「つるが鉄道フェスティバル」をはじめとする、市民主体の数々の取り組みに磨きをかけていく。
- そのことにより市民の機運を醸成し、更なる市民参画を促進させるとともに、中長期的に市民活動の担い手を育成していく。

写真：ミライエ（敦賀港イルミネーション）、つるが鉄道フェスティバル



方針2 古きよき敦賀を可視化

(1) 景観づくり

- 明治後期～昭和初期の景観を強く意識して、金ヶ崎周辺エリア全体の修景を検討する。
- 不足する景色は補い、視界全体でノスタルジックな雰囲気に入れるようにして、敦賀の古きよき時代を誰にでもわかりやすく伝える。

(2) ストーリーづくり

- 金ヶ崎周辺エリアならではの、ノスタルジックで華やかなストーリーを提供し、点で存在する資源をつないで、面で魅力を高めることにより、金ヶ崎周辺エリアを巡らずにはいられないようにする。

写真：大正初期の頃の敦賀港の景観



写真：欧亜国際連絡船と敦賀港駅



方針3 人道の港ブランドの確立

(1) やさしい人がいたまち

- 敦賀の華やかなりし時代に、市民が温かく難民を受け入れた事実が輝きを増す。「ノスタルジー」×「人道」は、敦賀だけの、他の港湾都市では真似のできないストーリーづくりにつながる。

(2) 命と平和の大切さ

- 敦賀で起きた出来事を通し、「命」の大切さ、「平和」の尊さを伝え、考えてもらう機会を提供する。東アジアの緊張や、中近東や欧州の混乱等、現在の世界情勢が不安定だからこそ意義がある。

写真：スギハラサイバー（左）、駐日リトアニア共和国特命全権大使（右）の来訪

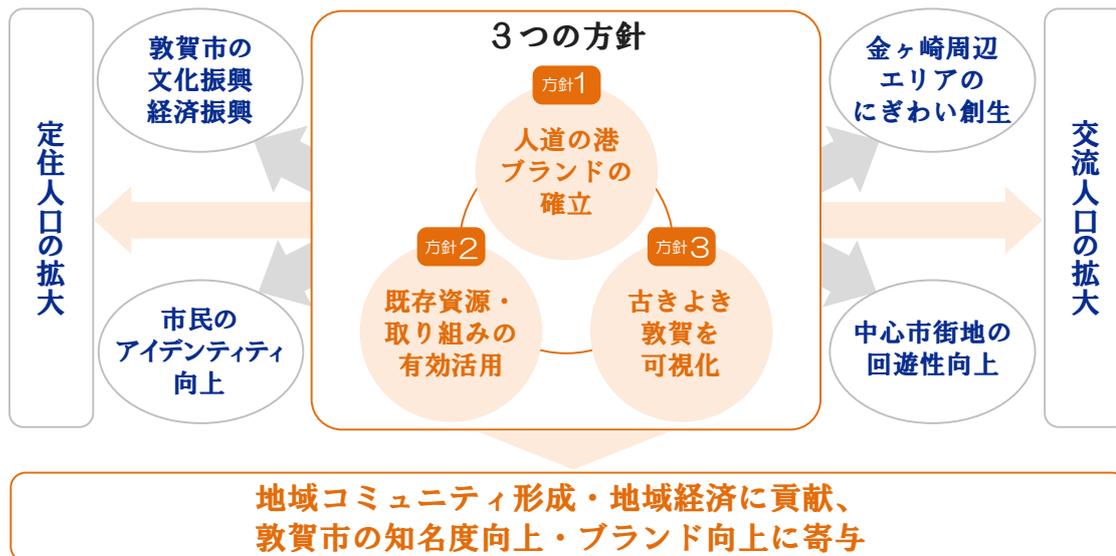


3. 整備の効果

(1) 金ヶ崎周辺エリアの魅力向上

金ヶ崎を訪れること自体が目的となるような、 「圧倒的な存在感」を示すストーリーをかたちづくる

- 三つの方針により金ヶ崎周辺エリアの魅力を上向きさせ、定住人口の拡大や交流人口の拡大の一翼を担い、本市のブランド力向上に寄与していく。

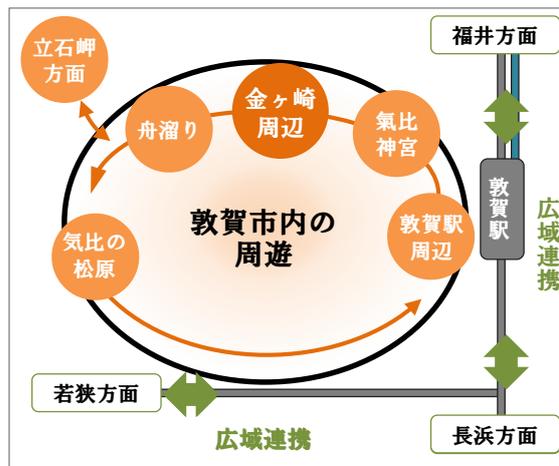


(2) 広域への回遊性の向上

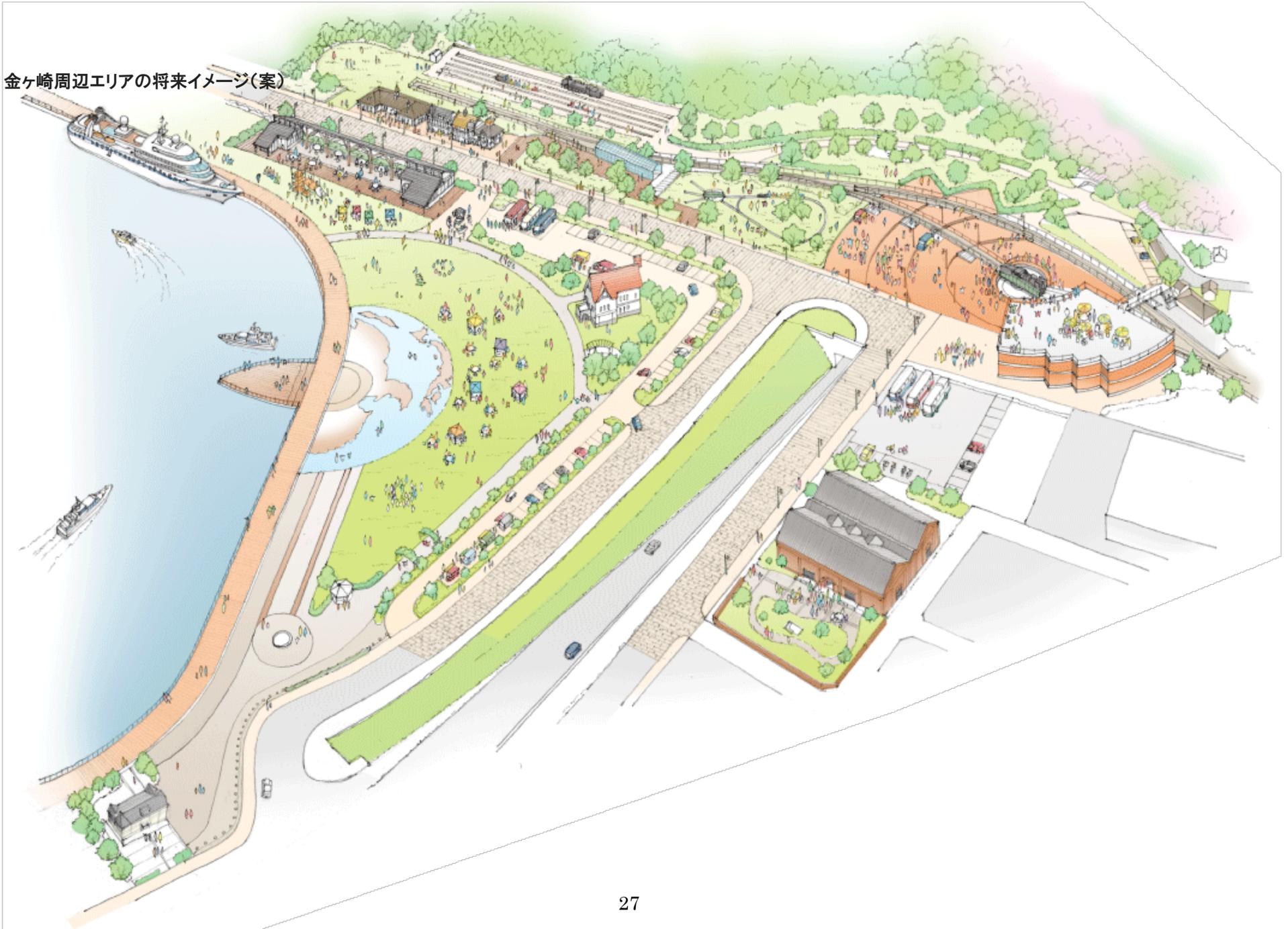
金ヶ崎周辺エリアのにぎわい形成により、 市内の観光資源がつながる、広域連携へ広がる

- 金ヶ崎周辺エリアを、本市の新たなシンボルエリアとして生まれ変わらせることで、本市の新たな観光拠点の役割を果たし、市街地や郊外の回遊性が高まり、周辺市町との広域連携へ広がっていく。

図：回遊性の向上のイメージ



金ヶ崎周辺エリアの将来イメージ(案)



第3章 事業計画

1. 基本的な考え方

多様な属性の観光客に向け、 金ヶ崎周辺エリア全体できめ細やかに諸事業を展開

(1) まずは市民に愛される

- 地域住民に愛される場所には、多くの人を訪れる。
- 市民同士の交流やレクリエーション等、市民が自ら活動に参画できるようにすることで、誰もがいつでも気軽に立ち寄れるようにして、にぎわいを形成していく。

(2) 来訪の少ない地域を取り込む

- これまで敦賀への来訪の多い、関西圏や中京圏の観光客は、引き続き大切におもてなして、より一層来訪して頂けるようにする。
- これまで来訪の少なかった関東圏の観光客に向けては、敦賀の良いところを知ってもらうために情報の受発信等を強化していく。
- さらに、海外の観光客も積極的に呼び込んでいく。

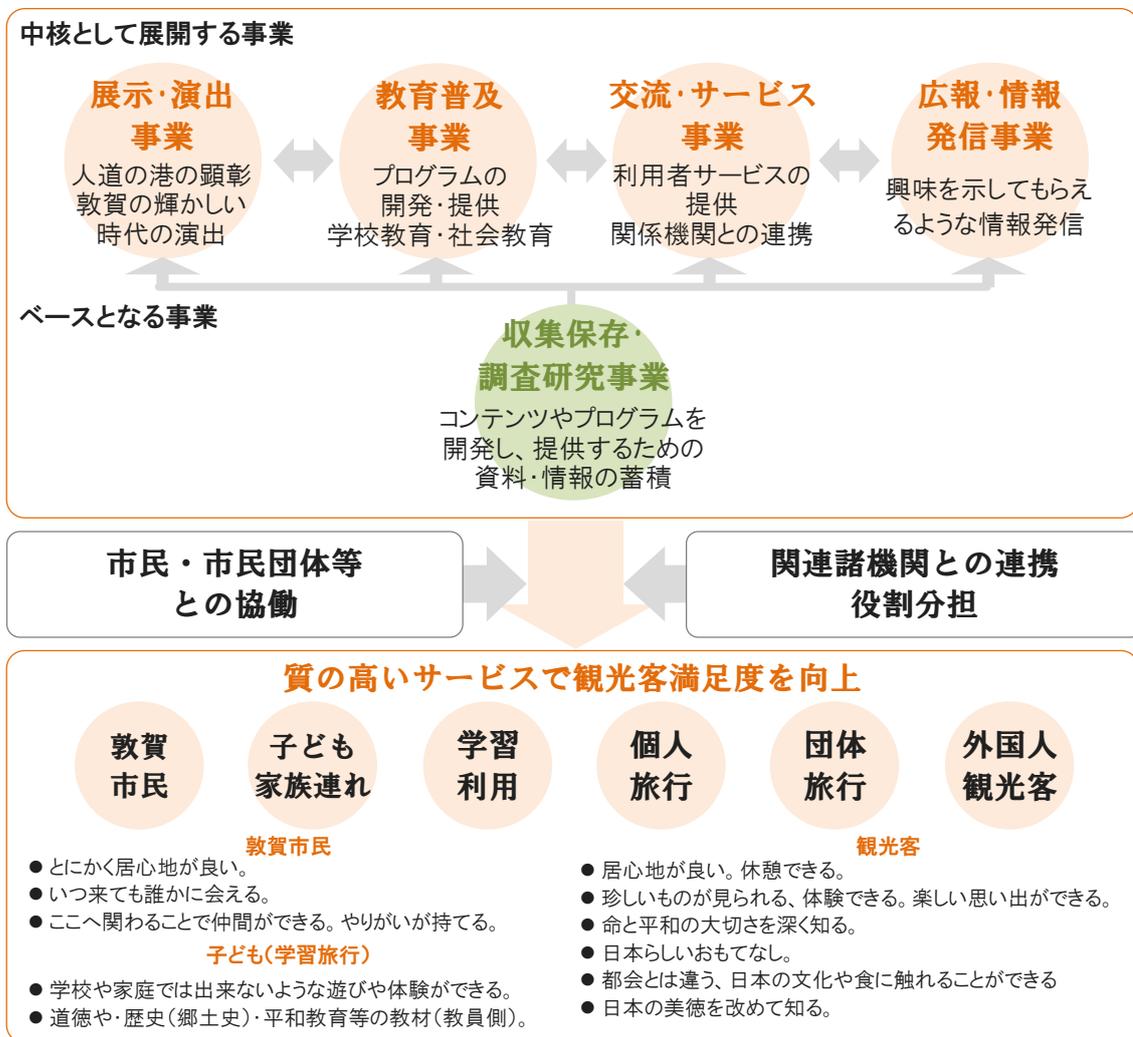
(3) 何度でも来てもらう

- 魅力ある様々な事業を展開し、リピーターとして金ヶ崎周辺エリアにまた来たいと思ってもらえるようにする。
- 金ヶ崎周辺エリアに親しんでもらったら、それをきっかけとして敦賀の様々な魅力を知ってもらい、他のエリアにも行ってみたいと思ってもらえるようにする。

2. 展開する事業

協働・連携により、人道の港ブランドを確立・拡充

- 金ヶ崎周辺エリアは、敦賀市の新たなシンボルエリアとして、敦賀市観光の中心的な役割を担い、敦賀市を訪れた観光客をおもてなししていく。
- そのため、市民や関係機関との協働・役割分担を行いながら人道の港ブランドの確立・拡充を行っていく。
- ブランドの確立・拡充のため、「展示・演出事業」「教育普及事業」「交流・サービス事業」「広報・情報発信事業」を中核事業とし、活動の根幹となる資料や情報を蓄積するための「収集保存・調査研究事業」を実施。相互に連携しながら金ヶ崎周辺エリア全体で諸事業を展開していく。



- 展開する諸事業は、「金ヶ崎周辺エリア全体」で展開する他、それぞれの性質に応じて、主に「ムゼウム」や「鉄道遺産」が中心となって事業を展開し、相互連携していくものとする。

凡例：
● 金ヶ崎周辺エリア全体で展開する事業
▲ 主にムゼウムで展開する事業
● 主に鉄道遺産で展開する事業

3. 展示・演出事業 金 人 鉄

往時の雰囲気の中で、命や平和の大切さを考える

(1) 人道の港の顕在化

- ポーランド孤児やユダヤ人難民の軌跡と、敦賀市民との交流の逸話を紹介する。
- なぜ彼らは敦賀港を経由したのか、日本における近代の敦賀港の役割や、当時の国際情勢等を紹介する。
- 収集保存・調査研究の成果を基に、常に新しいコンテンツを開発して展示事業や教育普及事業等に供し、利用者に提供する。

写真：当時の世界情勢等、歴史的背景をより詳しく紹介



(2) 敦賀の輝かしい時代を演出

- 東洋の波止場と謳われ、欧州からの日本の玄関口として、国際物流・人流を支えた近代の敦賀港の雰囲気を再現する。
- 「ミライエ」等、これまでの市民活動の取り組みを拡充し、四季折々の演出を展開していき、市民も観光客もいつ来ても異なる演出で楽しめるようにする。

写真：鉄道と港で栄えた戦前の情景とにぎわいを目に見える形で再現



4. 教育普及・啓発事業 **金** **ム** **鉄**

学校教育や社会教育のプログラムを開発・提供

(1) 「人道の港」を市民へ伝える

- 学校等と連携し、小中学生や高校生ら市内の子どもたちに「やさしい人がいたまち」や、「博愛の精神」を知ってもらうプログラムを立案・実施する。
- 講座・講演・説明会等、市民にも、敦賀で起きた出来事についてよく知ってもらうプログラムを立案・実施する。
- 「人道の港」を市民に伝える担い手育成に関するプログラムを立案・実施して、活動を持続的に拡充していけるようにする。

写真：ボランティア活動



写真：戦争体験談を語り合う



(2) 学習旅行や観光客へ伝える

- 観光客の多様なニーズに応じたプログラムを立案・実施する。
- 様々な目的や嗜好を持った多くの個人観光客を受け入れるため細かなニーズに対応できるようにする。
- 団体観光客の受入を積極的に行う。特に、県内・近隣県の社会科見学や、首都圏をはじめとする遠隔地の修学旅行等、学習旅行の受入を重視。
- 訪日外国人観光客が年々増加していることを踏まえ、インバウンドにも積極的に対応していく。

例：学習旅行やインバウンド向けのボランティア解説、多言語解説等を充実



5. 交流・サービス事業 **金** **鉄**

施設利用を促す利便性の提供と多彩なイベント展開

(1) 利用者への利便性提供

- 市民や観光客への楽しみを提供するとともに、長時間滞在してもらうため、カフェやショップ等の休憩機能を提供する。赤レンガ倉庫やエリア内の民間施設と相乗効果が生み出せるようにする。
- 無料でも、居心地良く休憩できるようにする。
- 駅前や他のエリアと連携しながら街あるきガイドのサービスも提供できるようにするとともに、あらゆる観光客をおもてなしできるよう、手話や通訳等のサービスを充実させる。
- エリアを訪れる人の利便性や回遊のしやすさに配慮し、適正な駐車場の確保やわかりやすい案内板を整備する。
- インバウンドの本格的な取り込みを見据え、キャッシュレス化への対応等、決済インフラについても整備も検討していく。

カフェ・ショップの例：国立新美術館ミュージアムショップ(国立新美術館 HP) (左)、明治 27(1894)年の当時の図面等により忠実な復元(三菱一号館美術館 HP) (左 2 枚目)、山居倉庫。旧建築をリノベーションしたサービス空間(山形県観光物産協会 HP) (右の 2 枚)



(2) 市民が盛り上げるイベント

- 金ヶ崎周辺エリアのノスタルジックな景観を活かしたイベントを企画し、年間を通して実施する。
- 市民らが中心になってイベントを定期的で開催。敦賀と言えば「金ヶ崎」とイメージできるような、知名度の高いイベントへみんなで育て上げる。

例えば、鉄道フェスティバルやミライエは、大正時代のコスプレで参加する等して参加性や話題性を高める



6. 広報・情報発信事業 金 ㄥ 鉄

多くの人に興味を示してもらえるような情報発信

(1) インターネットの効果的活用

- ホームページやSNSを充実させ、日々情報を更新する等して、日常から活発に情報発信を行う。
- いわゆる“パブネタ”を常に提供し、マスコミやインターネットで金ヶ崎周辺エリアが取り上げられやすいようにして、クチコミで金ヶ崎周辺エリアの存在が広がっていくようにする。
- インバウンドに向け、世界中どこからでも金ヶ崎周辺エリアのことがわかるように、多言語で情報発信する。



(2) ターゲットごとに情報を提供

- 居住地や趣味、性別や世代等、属性ごとにターゲットを設定するとともに、それらのニーズへ応えられる情報を提供する。
- 常にターゲットを意識し、プログラムやイベントを立案するとともに、それらに向けた情報発信を行う。



7. 収集保存・調査研究事業

人道の港ブランドの源泉となる資料や情報を蓄積・研究

(1) 情報を集約し未来へ継承

- ポーランド孤児やユダヤ人難民に関わる、資料（実物・写真・映像・音声等）や情報を収集し蓄積する。
- 当時の市民等が残した資料（メモや日記、写真）について情報を収集する。
- 福井県や政府機関等にも働きかけ、公文書等の資料や情報を収集する。
- 当事者やその知人、親族・子孫らにも働きかけ、海外の資料・情報も収集する。

例えば、命のビザのユダヤ人の子孫へコンタクトをとり、ヒアリングして情報収集する



ホロコースト博物館（ワシントンD.C.）等、海外へも情報収集



(2) 活動の成果を事業に反映

- 収集・保存する資料・情報は、諸事業に使いやすいようにデータベース化する。
- 関連諸機関との連携や、市民・市民団体の参画と協働により調査研究を行う。
- 活動の成果は、展示や教育普及の事業活動に反映するとともに、出版物やホームページ等を通して広く一般に公開していく。

参考：国立博物館所蔵国宝・重要文化財検索システム「e 国宝」



参考：すみだ北斎美術館 全資料横断検索システム

