

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たるとともに、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

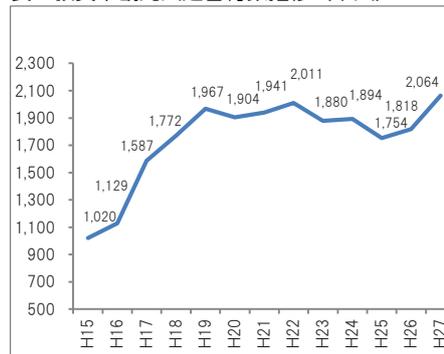
- 金ヶ崎周辺エリアは、明治後期から昭和初期にかけて、欧亜国際連絡列車と欧亜国際連絡船の中継地で、大陸をつなぎ欧州と日本を結ぶ玄関口の一つだった。エリアには洋風建築が立ち並び、モダンでエキゾチックな街並みが形成されていた。現在では、赤レンガ倉庫等がわずかにその面影を留めている。

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。

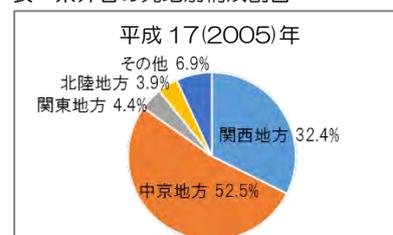
表：敦賀市観光入込客総数推移（千人）



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※。

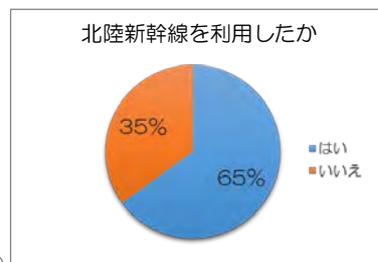
※北陸新幹線敦賀開業受け皿づくり検討業務

イ. アンケート結果

(i) 金沢市を訪れた観光客

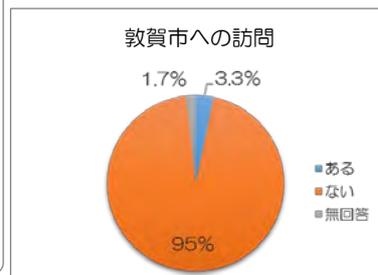
- 金沢市を訪れている観光客の約半数は関東地方を発地とし、約7割が北陸新幹線を利用している。
- 金沢を訪れている観光客は、半数以上が敦賀の存在を知らず、また、ほとんどが敦賀を訪れたことがないという結果が得られた。

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

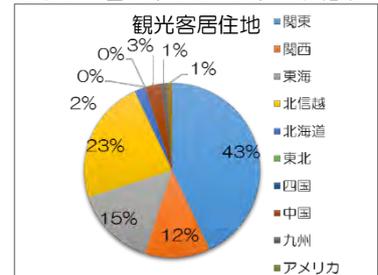
- 出発地は、関東 52%、東海 12%、関西 10%。
- 約7割が北陸新幹線を利用して金沢を訪問。
- 敦賀市を知らないと答えた観光客は約4割。
- 敦賀市を訪れたことがない観光客は約9割。
- 敦賀市のイメージは、未記入が目立つ。
- 具体的な記入で一番多い回答は「原発」。
- 「花火」「海」「寺院」など具体的でない回答も。



(ii) 富山市を訪れた観光客

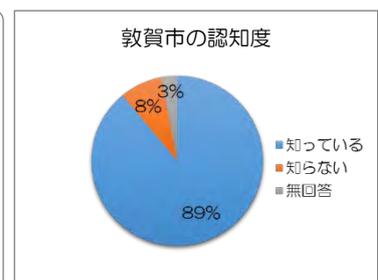
- 富山市を訪れている観光客は、その多くが敦賀の存在は認識している。しかし、敦賀がどんな所なのか具体的なイメージを描けていない観光客が多い。
- このことから、敦賀に対する認知度は高いが、観光地としての認識度は低いと推測できる。

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

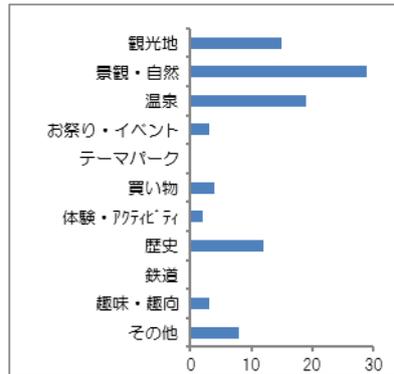
- 出発地は、関東 43%、北信越 23%、東海 15%。
- 敦賀市を知らないと答えた観光客は約1割。
- 敦賀市を訪れたことがない観光客は約6割。
- 敦賀市のイメージは未記入が多い。
- 一番多い回答は「原発」(金沢より多い回答数)
- 港や海、ソースカツ丼、おろしそば等も回答。
- 「東尋坊」の回答等、エリアの認識不足。



(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路等で大いに栄えた。
- 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

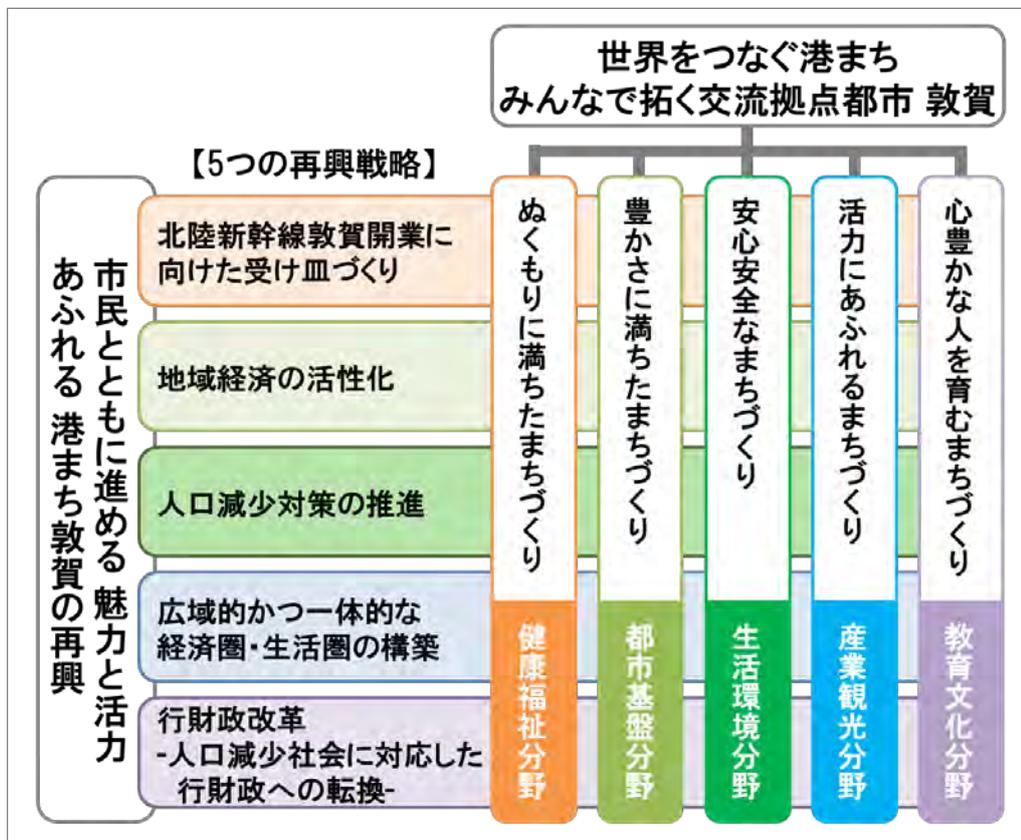
- 本市は、平成23(2011)年度から第6次敦賀市総合計画基本構想に定める「世界をつなぐ港まち みんなで拓く交流拠点都市 敦賀」の実現に取り組んできた。平成28(2017)8月に策定した後期基本計画では、地域経済の停滞や人口減少等の現状を直視し、先人が築き上げてきた敦賀の魅力と活力を取り戻すことを目指す「敦賀市再興プラン」として位置づける。

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

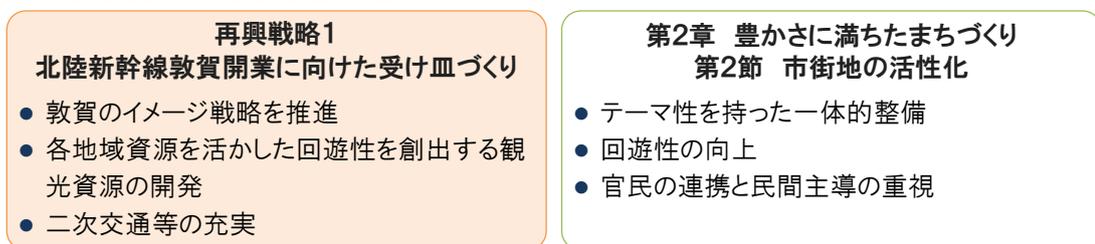
ア. 北陸新幹線開業に向けた受け皿づくり（再興戦略1）

- 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。

(3) 景観まちづくり刷新支援事業

① 景観まちづくり刷新支援事業

- 「景観まちづくり刷新支援事業」は、政府初の景観の面的整備を支援する事業として、平成29(2017)年度に新規創設された。景観に特化したこれまでにない公共事業の実施ができ、建築物の外観修景、景観整備、広場や駐車場等を含めた面的な整備を可能とする。

② 景観まちづくり刷新モデル地区

- 国土交通省は、良好な景観資源の保全・活用による都市の魅力向上、地域活性化を図るため、目に見える形での景観形成を促進する景観まちづくり刷新モデル地区を全国から10地区指定し、集中整備により原則3年間でまちの景観を刷新する。
- 敦賀市は、『観光拠点「人道の港」の整備とまちなみ刷新』としてモデル地区に選定され、『金ヶ崎周辺に「人道の港」の観光拠点整備』をはじめ、「敦賀駅前や金ヶ崎周辺の駐車場及び緑地帯の整備」「本町通り(国道8号)の歩行空間の整備」等を実施する予定。
- 『「人道の港」の観光拠点整備』では、明治後期から昭和初期のノスタルジーな空間を創出するため、当時の建築物4棟(「税関旅具検査所」「敦賀港駅」「大和田回漕部」「ロシア義勇艦隊」)を復元する。

図：景観まちづくり刷新モデル地区を指定する都市一覧(国土交通省ウェブサイトより)及び、敦賀市の実施概要

福井県敦賀市 ～観光拠点「人道の港」の整備とまちなみ刷新～

I 刷新の刷新

「観光交流センター「人道の港」完成施設整備事業
金ヶ崎周辺整備事業
大正当時の建築物を復元
歩行空間の整備
大正時代の建築物を復元
歩行空間の整備
大正時代の建築物を復元
歩行空間の整備

II 収入増進効果の増加

○市の観光収入は年々増加し、観光客の増加に伴って観光収入が増加している。観光客の増加に伴って観光収入が増加している。観光客の増加に伴って観光収入が増加している。

III 事業の実現可能性

○すでに市営の施設を有しているランドマーク的な建築物や、電線架設、電線架設等によって事業を実施するための地元住民との調整は特段ない。すでに市営の施設を有しているランドマーク的な建築物や、電線架設、電線架設等によって事業を実施するための地元住民との調整は特段ない。

IV 景観に関するこれまでの取組状況

○建築物の復元、電線架設、電線架設等によって事業を実施するための地元住民との調整は特段ない。建築物の復元、電線架設、電線架設等によって事業を実施するための地元住民との調整は特段ない。

V 地域活性化への貢献

○本施設は、観光客の増加に伴って観光収入が増加している。観光客の増加に伴って観光収入が増加している。観光客の増加に伴って観光収入が増加している。

VI 民間による取組内容

○民間企業による取組内容。民間企業による取組内容。民間企業による取組内容。民間企業による取組内容。民間企業による取組内容。

(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

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (1)市民の願いである居心地の良い空間づくり <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 | (2)恵まれた地域資源の活用 <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 |
| (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 <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。 | (4)民間活力の導入による賑わい創出促進 <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

～敦賀ノスタルジアム～

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

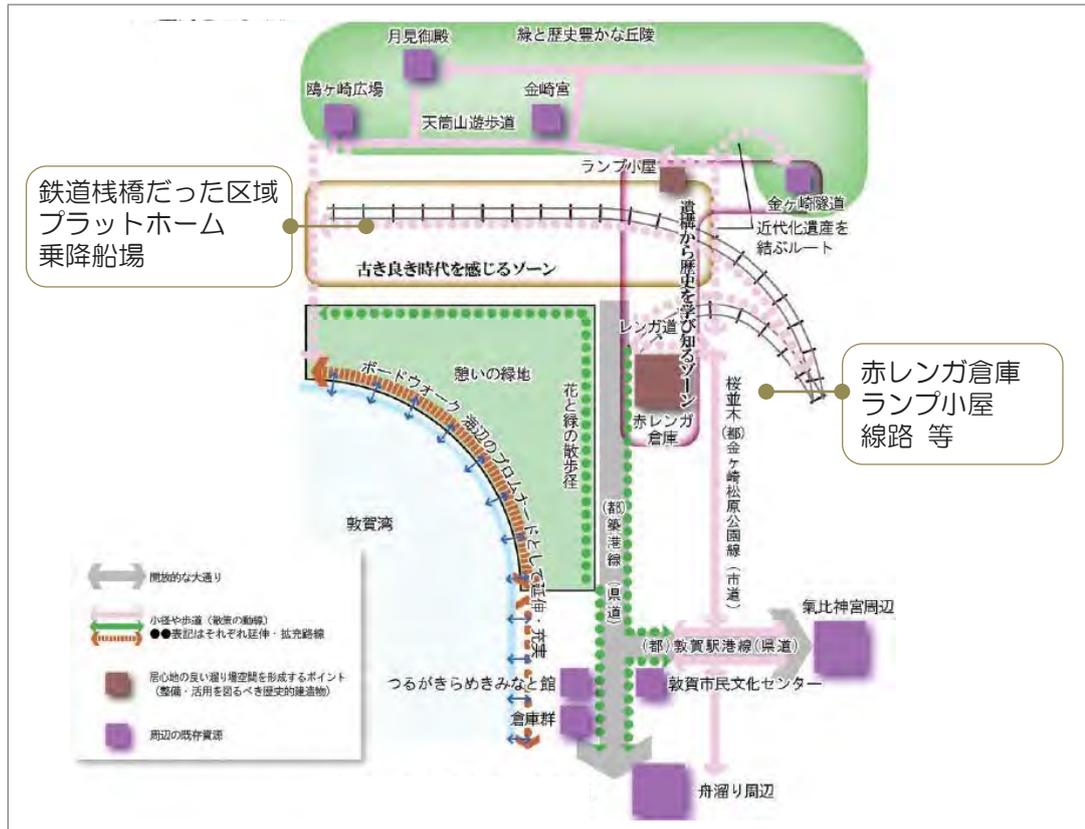
古きよき時代を感じるゾーン

- 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ら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で逃げてきた 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。

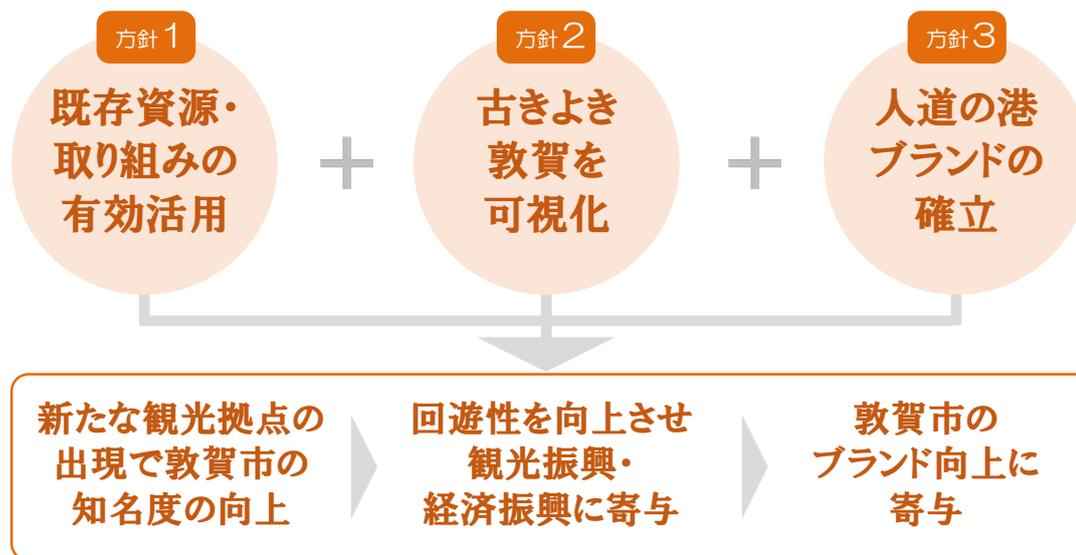


第2章 基本方針

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

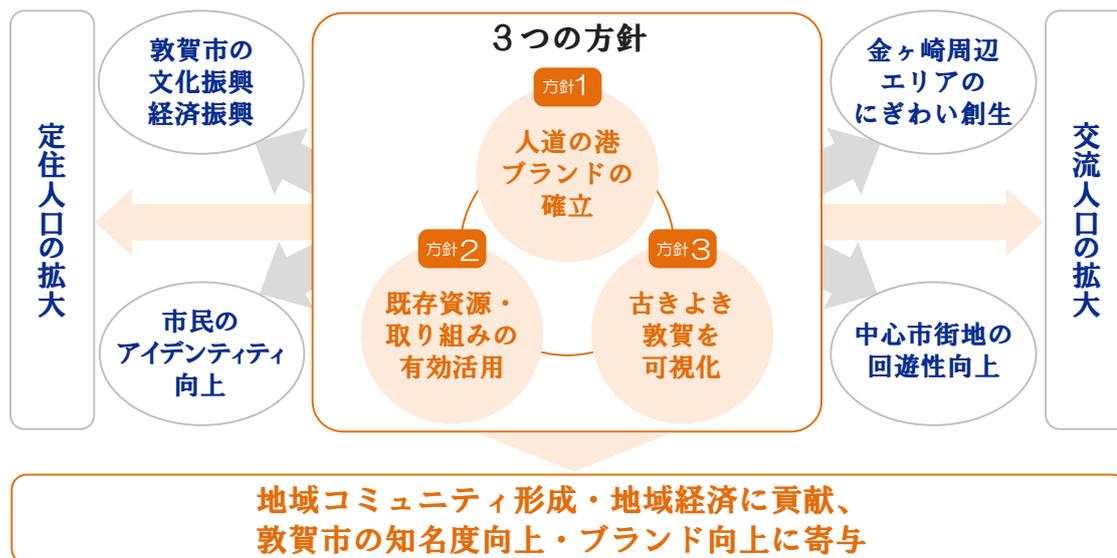


3. 整備の効果

(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。

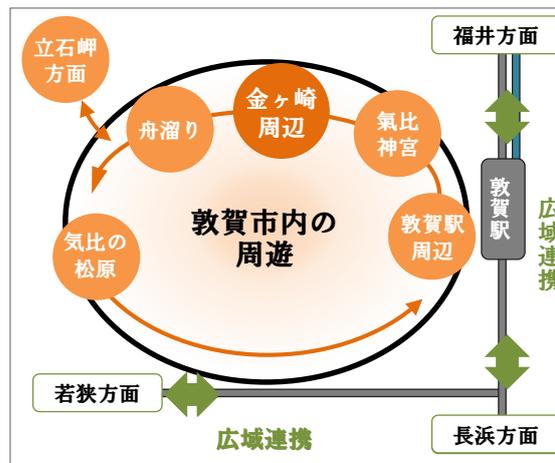


(2) 広域への回遊性の向上

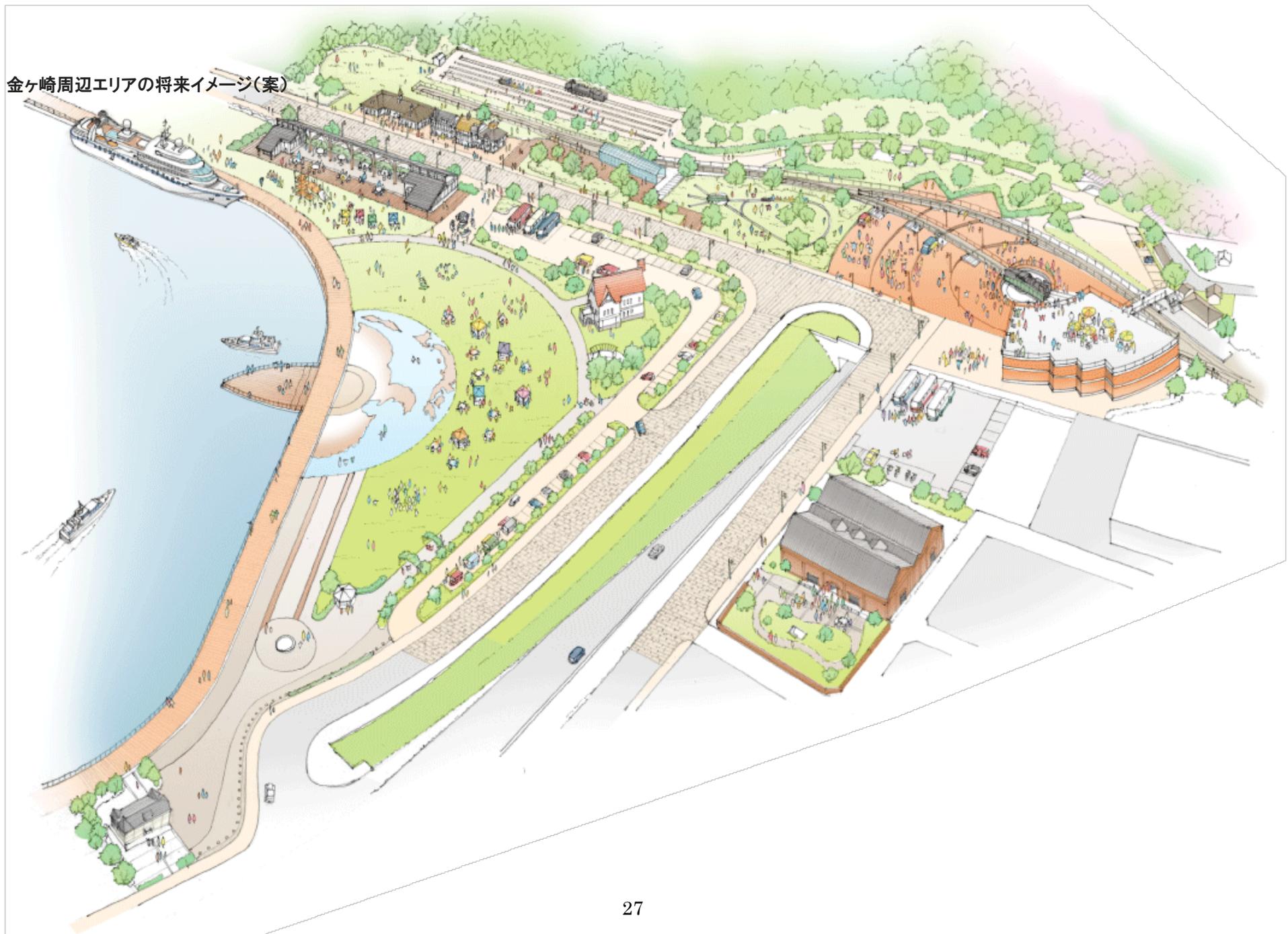
金ヶ崎周辺エリアのにぎわい形成により、 市内の観光資源がつながる、広域連携へ広がる

- 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。

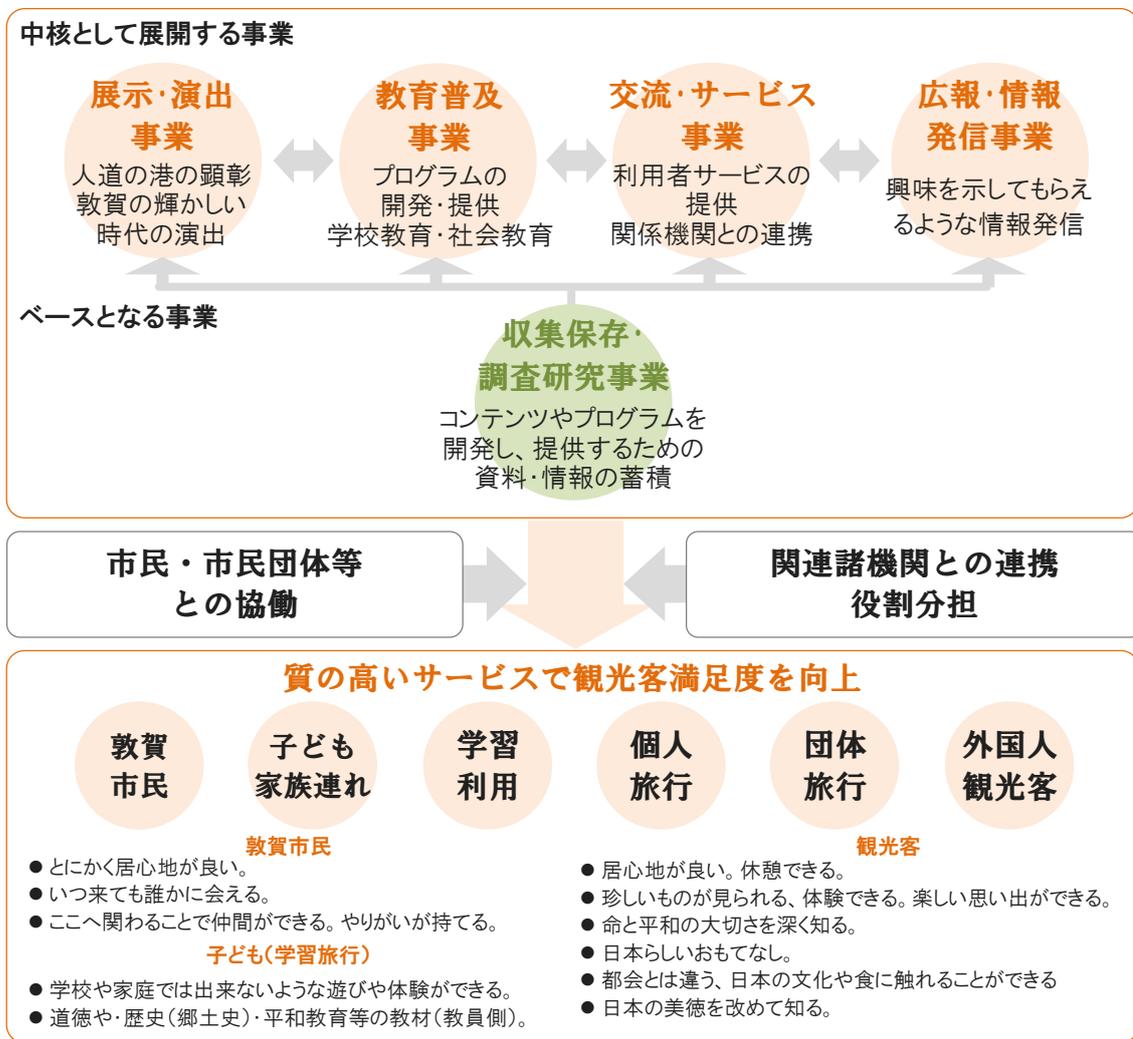
(3) 何度でも来てもらう

- 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 ム 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



第4章 金ヶ崎周辺エリアの機能計画

1. 敷地の概要

(1) 現況

- 金ヶ崎周辺エリアは、現在のムゼウムが存在する金ヶ崎緑地の他、港湾関連用地や交通機能用地、都市機能用地等、様々な用途の土地が混在している。

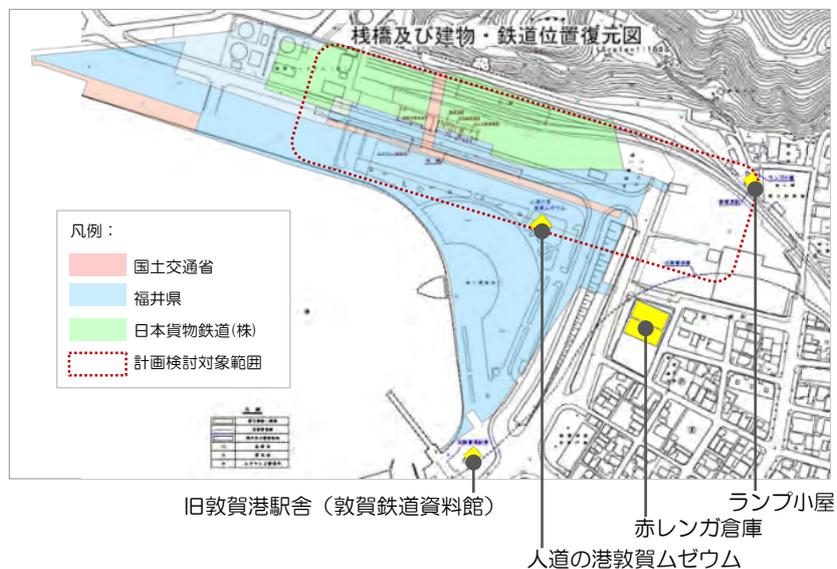
図：敦賀港港湾計画図



(2) 土地所有区分

- 金ヶ崎緑地をはじめとする海岸線に面する土地は、そのほとんどを福井県が所有している。休止している敦賀港線の敷地は日本貨物鉄道(株)が所有している他、一部の区画を国土交通省が所有している。

図：公図転写連続図



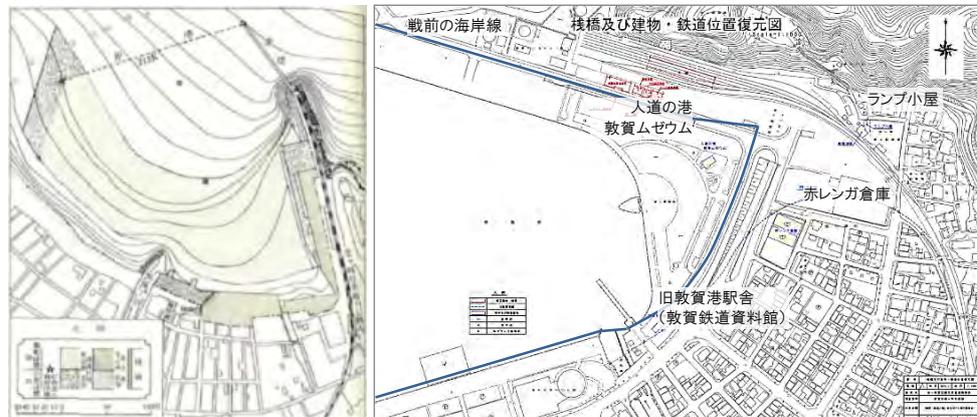
(3) 海岸線の変化

- 敦賀港は時代の要請に伴い、幾度か修築を繰り返している。金ヶ崎周辺エリアが最も華やかだった、明治後期～昭和初期のノスタルジックな景観は、大正2(1913)年に竣工した第一期港湾修築工事、昭和7(1932)年に竣工した第二期港湾修築工事によるもの。
- その後、埋め立てや防波堤の延長が繰り返され、平成11(1999)年の敦賀港開港100周年を記念する港湾整備事業の、金ヶ崎緑地の整備や港湾施設拡大に伴う埋め立てにより、金ヶ崎周辺エリアの景観は大きく変貌した。

写真:大正時代の第一期港湾修築工事を終えた敦賀港(左)。現在の敦賀港(右)とは大きく景観が異なる。



図:第一期港湾修築図(左)と現在(右)の比較。金ヶ崎緑地により戦前の海岸線は失われている。



出典:敦賀市史 通史編下巻

写真:現在の金ヶ崎緑地



2. 整備方針

古き良き雰囲気の中で、平和と博愛を考える場の提供

(1) 金ヶ崎周辺エリア全体の整備方針

課題

- 広大な立ち入り禁止区域が存在するとともに、海岸線の変化により、古き良き敦賀のイメージが見えない。
- 各資源が点として存在し、金ヶ崎を巡るしかけに乏しい。

- エリア全体を市民が気軽に利用できるようにする。
- エリア内の既存資源を活かし、それらの間を楽しく散策できるようにする。
- 周辺との一体的な整備により景観を整えていく。
- 古き良き敦賀を可視化するため、失われた建築物・建造物等を復元する。
- エリア内に、ボランティアや市民団体等の活動拠点となる機能を設ける。
- バスや乗用車の駐車場を確保して、市民や観光客の利便性を高める。

(2) ムゼウムの整備方針

課題

- 実物資料や情報が少なく、メッセージを伝えるコンテンツが不足。
- 団体利用等、利用者を受け入れるスペースの不足。
- 保存、調査のスペースや体制の不足。

- 平和と博愛を考える場の中心的な存在として、展示や教育普及等、十分な事業活動ができる規模を検討する。
- 学習旅行等、団体観光客を十分に受け入れられるように移転拡充する。
- 赤レンガ倉庫や鉄道資料館等、金ヶ崎周辺エリア内の既存施設と役割分担し、相乗効果を生み出せるようにする。

(3) 鉄道遺産の整備方針

課題

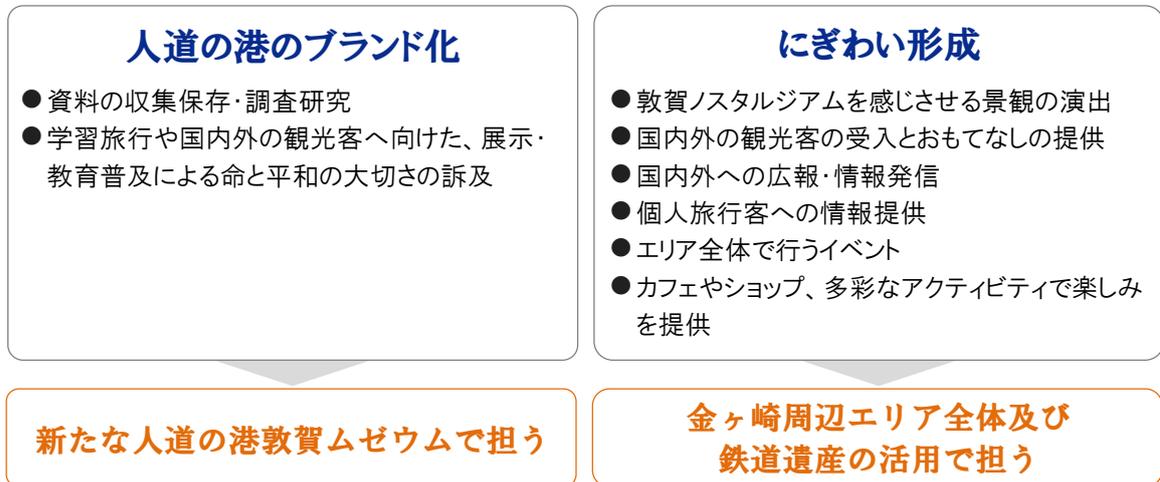
- エリア内の資源は手つかずの状態。面的な整備が必要。
- 転車台や導入車輛等、新たに導入する遺産の活用。
- 市内外の資源を回遊してもらいしきみの不足。

- ランプ小屋や軌道等、エリア内の敦賀港線の既存設備を有効活用する。
- かつて敦賀駅に存在していた転車台の活用や、車輛展示も検討する。
- 敦賀駅からエリアまでの敦賀港線の活用を検討し、エリアから市内への回遊性を生み出す。
- 眼鏡橋や旧北陸本線トンネル群等、市内外の鉄道遺産と連携できるようにする。

3. 金ヶ崎周辺エリアに必要な機能

にぎわい形成とともに、人道の港のブランド化

(1) 機能の役割分担



- 金ヶ崎周辺エリアが本市の新たなシンボルエリアとして、本市観光の中心的な役割を担うためには、「人道の港」ブランドを確立・拡充して本市ならではの事業を実施し、新たなにぎわいを形成していくことが必要となる。
- 従って、新たなムゼウムが「人道の港」ブランドの情報の受発信の役割を担いながら、金ヶ崎周辺エリア全体の活用で新たなにぎわいの形成を担っていく。

(2) 基本的な考え方

- 市民が日常的に集い、遊び、憩える場として整備し、にぎわいを形成する。
- 多彩なイベントや四季折々の変化を楽しめる等、一年を通じて何度でも訪れたくなるようにする。
- 誰でも等しく利用できるよう、ユニバーサルデザイン※を導入（バリアフリー・多言語等）。
- 安全に安心して利用できるように、エリア内の視認性をはじめ、防犯・防災機能を高める。
- 施設整備や修景等、エリアを面的に整備することにより、これまで感覚的に遠かった資源間に連続性を持たせ、一体感を感じられるようにする。
- 見やすくわかりやすいサインを充実させ、エリア内の回遊性を向上させる。
- 各資源の役割分担を明確にして、必要最小限で高い効果を得られるようにする。

※ユニバーサルデザイン：文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）。

4. 機能配置 (案)

周辺の既存資源と一体的に整備し回遊性を高める

(1) 基本的な考え方

- 復元4棟を、新たなムゼウムとして整備する。
- 既存の金ヶ崎緑地や赤レンガ倉庫を含め、個々の施設をつなぐしかけや、新たな鉄道遺産の活用等により、金ヶ崎周辺エリアを面的に整備して一体感を形成する。

図：機能配置 (案)



- 一体感を形成することにより、各資源がつながる。エリア全体で利用者の回遊性が高まる。

図：整備後の回遊性の高まり



- 新たなムゼウム (復元4棟) をはじめ、各資源を中心に区画ごとに特徴を出し、それぞれの区画が役割分担して回遊性をさらに高める。

図：区画ごとに特徴を出し、役割分担で回遊性を高める



5. 区画ごとの機能（案）

（1）憩う・くつろぐ

① エントランスの役割

- 一体的に整備された金ヶ崎周辺エリアの導入の役割を担う。

写真：統一された案内サインを整備して導入からわかりやすく（岐阜県：関ヶ原古戦場）



② 駐車場の確保

- 訪れる利用者の利便性を確保するため、自家用車やバスの駐車場を可能な限り確保する。

写真：緑地は憩いやくつろぎの場として現状維持



③ 緑地の継続利用

- 既存の緑地は現状を維持し、市民や観光客の憩いやくつろぎの場として利用していく。

写真：相談デスクや多言語のパンフ等より利便性を提供（左：敦賀駅観光案内所・右：京都総合観光案内所）



④ 金ヶ崎緑地休憩所に必要な機能

- 利用者がいつでも無料でくつろげる、休憩機能や便益機能。
- 金ヶ崎周辺エリア全体を利用者が安全に安心して利用してもらうための管理機能。
- エントランスの役割を果たすための総合案内所。
- エリア全体の諸事業をサポートできる、ボランティアの拠点機能。

写真：エリア内で行われる様々な事業のサポートを実施（観光クルーズ船のボランティア）



写真：赤レンガ倉庫のショップ



写真：海が見えるカフェ等を誘致



⑤ カフェ・ショップ等の誘致

- 金ヶ崎周辺エリアを周遊する市民や観光客に、憩いやくつろぎを提供する他、買い物の楽しみを提供するため、民間資本の誘致を前提にカフェ・ショップ等の整備を図る。
- 赤レンガ倉庫の機能と重複しないように、メニューに配慮する他、ミュージアムショップ的な役割を担う等、商品構成等を検討していく。

(2) 学ぶ

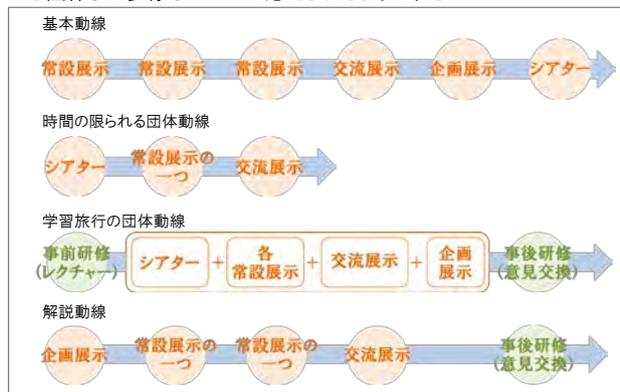
① 復元4棟（新たな人道の港敦賀ムゼウム）

- 金ヶ崎周辺整備構想で示された、「敦賀ノスタルジウム」を感じさせる景観を形成するとともに、ムゼウム機能を拡充移転する。
- 展示は基本的に、よりわかりやすく丁寧に、敦賀で起きた出来事を伝える。
- 団体利用や学習利用に対応できるようにして、修学旅行等の誘致を目指していく。

図：ムゼウムの展示構成(案)



図：ムゼウムの利用パターン(案)：様々な見学パターンを設定し、個人から団体まで多様なニーズに応えられるようにする



② 旧敦賀港駅舎（現：敦賀鉄道資料館）

- 旧敦賀港駅舎は、当面は鉄道資料館の機能を活かして継続利用し、展示資料を充実させて引き続き敦賀の鉄道史を紹介していく。

写真：旧敦賀港駅舎の展示は再編整理し、当面はランプ小屋区画との棲み分けを図っていく



(3) 体験する

① 敦賀港駅舎（日本貨物鉄道(株)所有）

- 現在、日本貨物鉄道(株)が所有する敦賀港駅舎は修復し、ランプ小屋と併せて鉄道遺産を展示する場として活用を検討していく。

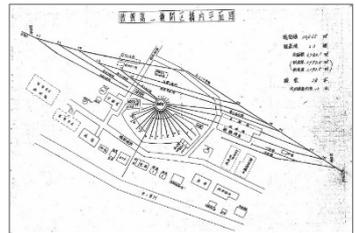
写真：赤レンガ倉庫のノスタルジ
オラマの1シーン



② 転車台の活用

- かつて敦賀駅に存在し、現在は福井県が保管する転車台は、県と協議しながら設置場所や活用方策を検討する。

図：敦賀第一機関区構内平面図



(4) 憩う・体験する

① 赤レンガ倉庫

- エリア全体との連携による相乗効果で市民や観光客の利用を促進し、より一層のにぎわいと交流を形成していく。

図：赤レンガ倉庫平面レイアウト



写真：左よりオープンガーデン、レストラン館、ジオラマ館



(5) エリア全体で展開する事業

① 屋外の演出

- 復元4棟を中心とした景観の再現に留まるが、将来的には、視界に広がる範囲全体が「敦賀ノスタルジアム」を感じさせる景観の再現を目指していく。
- 既存のモニュメント等を活かしつつ、ランドマークとなる印象的な建造物や、新たなモニュメントを設置する等、様々な方策でフォトジェニック（写真映え）な名所を構築する。
- インスタグラムやツイッター等、SNSでムゼウムや金ヶ崎周辺エリアが国内外に拡散していくことを目指す。

景観の復元や多彩なアクティビティの提供で、金ヶ崎周辺エリアを国内外へ拡散(例)



- 復元4棟を中心に、将来的には視界に広がる範囲全体が基本構想のコンセプト「敦賀ノスタルジアム」を感じさせる景観の再現を目指す。
- 5インチゲージのSL等、家族で楽しめるアクティビティを提供する。



「人道の港」を可視化する屋外モニュメント(例)



命のピザのスタンプを模したモニュメントとスギハラサバイバーの人名リスト



ポーランド孤児を温かく迎え入れた敦賀市民の気持ちを飴玉（ガラス玉）で表現



ユダヤ人難民を運んだ天草丸

ユダヤ人上陸の地モニュメント(案)

- 欧州から逃れ、リトアニアで手に入れた「命のピザ」によってやっとの思いで敦賀にたどり着いたユダヤ人の気持ちと、温かく迎え入れた敦賀の人たちの気持ちを顕彰する。
- ユダヤ人上陸地点に、命のピザのスタンプを模したモニュメントとスギハラサバイバーの人名リストを設置。リストは更新できるようにする。
- 現ムゼウム横に設置されている「自由への扉」や植樹等、既存の設置物も引き続き活かし、人道の港のストーリー形成の一翼を担っていく。



ポーランド孤児救済モニュメント(案)

- シベリアでポーランド孤児が、飢えと寒さにさいなまれる中、日本人が手を差し伸べて救った事実と、衣服を与えられた孤児たちの袖に、お菓子をいっぱい入れてくれた敦賀の人たちの温かい気持ちを顕彰する。
- 敦賀の人たちがくれた飴玉をモチーフに、カラフルなガラス工芸等によって子どもたちにも親しみやすくする。

汽船のモニュメント(案)

- 上陸地点に「天草丸けふ五時入港ユダヤ人350名を乗せて」等、当時の報道にあるような情景を、モニュメント等で表現。
- ポーランド孤児やユダヤ人難民が大陸から汽船によって敦賀に逃れてきたことを直接的に訴求する。

② 視点場の演出

- 植栽やカラー舗装等によって復元4棟以外の建造物や棧橋、接岸していた船舶を表現する等、金崎宮や鷗ヶ崎から見下ろすと明治後期から昭和初期の敦賀港の姿がわかるような視点場からの演出も考慮し、エリアの回遊性をより一層促す。



写真：金崎宮から見た戦前の敦賀港

③ 四季折々の変化を楽しめる

- 年間を通して何度も市民や観光客に訪れてもらうため、季節に応じたアクティビティ（遊び・体験）の提供や、四季折々の景観の形成により、金ヶ崎周辺エリアで四季の変化が感じられるようにするとともに、いつでも何度でも楽しめるようにする。



④ 日常的なイベント

- 例えば、定期的な朝市（マルシェ）の開催等、「金ヶ崎と言えば！」と言われるような日常的なイベントを開催する。
- 民間と連携し、飲食のケータリングサービスが日常的に提供できる等、市民や観光客が気軽に利用できるようにする。

⑤ 非日常的なイベント

- つるが鉄道フェスティバルやミライエに加え、多彩な非日常的なイベントも展開し、金ヶ崎周辺エリアではいくつものイベントが行われていることを、国内外に広めていく。

6. 新たに入手する鉄道遺産の活用

- 長年に渡って大阪と札幌間を結び、多くの人に親しまれた「トワイライトエクスプレス」は、平成27(2015)年に運行を終了した。
- 牽引車の「EF81型電気機関車」は、敦賀地域鉄道部の所属車両で、本市に縁が深い。このことから、西日本旅客鉄道(株)と本市はトワイライトエクスプレスの部品譲渡に関する協定を締結した※。
- また、かつて小浜線で運行し、本市に縁の深い「キハ28形気動車」の購入を決定した。
- これら新たに入手する鉄道遺産は、金ヶ崎周辺エリアの話題性を高められるよう、その活用策を検討していく。

※車輛本体はアスベストが付着しているため、譲渡は法的に困難。

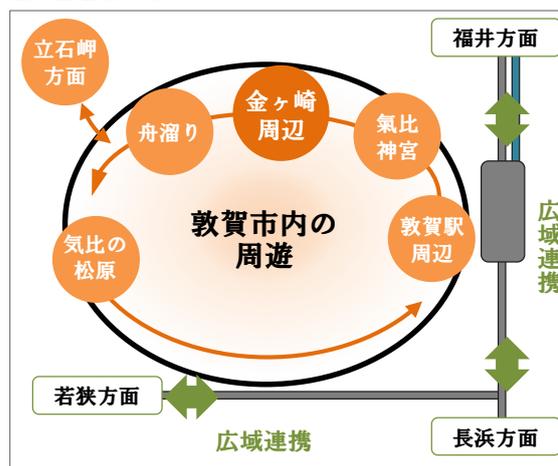
写真：トワイライトエクスプレスの牽引車と車内の調度品、つるが鉄道フェスティバルのキハ28形気動車



7. 周辺の鉄道遺産・港湾遺産との連携

- 眼鏡橋や旧北陸本線トンネル群等、敦賀市内の遺産を巡るツアー等により、敦賀駅や金ヶ崎周辺エリアを基点にして市内の回遊性を高める。
- 福井方面や、長浜方面、若狭方面の鉄道遺産と連携した、広域イベント等も今後検討していく。

図：回遊性の向上のイメージ



第5章 人道の港敦賀ムゼウムの機能計画

1. 人道の港敦賀ムゼウムの機能計画の考え方

- 機能計画の検討にあたっては、37頁で前述したムゼウムの整備方針に従い、十分な活動や受け入れ可能な規模、既存施設との相乗効果等を考慮しながら検討する。

2. 配置計画

(1) 往時の4棟

- 敦賀ノスタルジアムを感じさせる景観を可視化するため、明治後期から昭和初期をイメージした敦賀港栈橋周辺の景観を再現する。
- 当面は、「税関旅具検査所」「敦賀港駅」「大和田回漕部」「ロシア義勇艦隊」、4棟の外観を再現する。また、将来的には周囲の景観復元も検討していく。

写真：往事の敦賀港栈橋の雰囲気と復元する4棟の姿



(2) 復元4棟の配置計画

- 復元4棟は、市民との協働によるこれまでの調査に基づき、現在、金ヶ崎緑地の駐車場として利用されている区画に整備する。

図：復元4棟の位置



(3) 復元4棟のイメージ

パース：4棟の復元イメージ（「敦賀港レトロロマンARアプリ」より）



※当時の栈橋から先は、埋め立てにより金ヶ崎緑地として芝生化され海岸線が遠のいているため、当時の栈橋の雰囲気再現しにくいことに留意。

(4) 復元4棟の面積

- 復元4棟面積は、金ヶ崎周辺整備構想策定後に、民間のまちづくり団体が大正時代当時の図面を基に、復元のための測量調査を行い、位置及び面積を推定。建物面積は約733㎡、延べ床面積は約1,062㎡とした。
- スペースが不足している現ムゼウムの延床面積278㎡、展示面積177㎡に対し、復元4棟の規模はおよそ3.8倍となることから、利用者の受け入れや活動に十分なスペースを確保できる。
- なお、建物には共用部として、通路や倉庫・設備スペース等、建物の本来の目的に属さない部分が存在するため、実質的に利用できる有効面積は延床面積の約7割、約743㎡と設定する。

表：復元4棟の面積

建築物	建物面積	階層	延床面積	有効面積
税関旅具検査所	約 404 ㎡	1階	約 404 ㎡	約 283 ㎡
敦賀港駅	約 104 ㎡	2階	約 208 ㎡	約 146 ㎡
大和田回漕部	約 90 ㎡	2階	約 180 ㎡	約 126 ㎡
ロシア義勇艦隊	約 135 ㎡	2階	約 270 ㎡	約 189 ㎡
合計	約 733 ㎡	—	約 1,062 ㎡	約 743 ㎡

図：面積の概念図



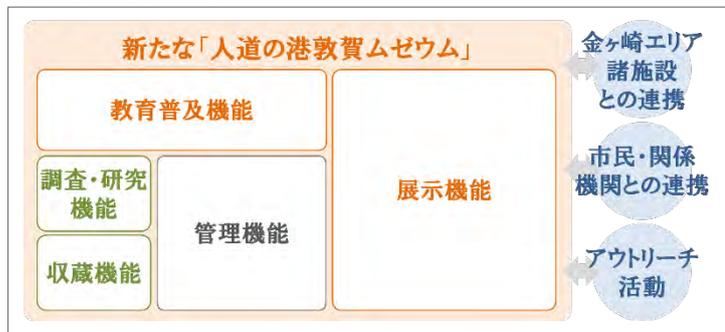
※建築設計業務において、必要な機能や規模の検討を進めて行くに従い、諸面積に若干の違いが出てくる可能性があることに留意。

3. 人道の港敦賀ムゼウムの機能

(1) ムゼウムに必要な機能

- 主に展示機能に限定されている、現在のムゼウムの機能を拡充し、諸事業の実現に十分なスペースと機能を確保する。

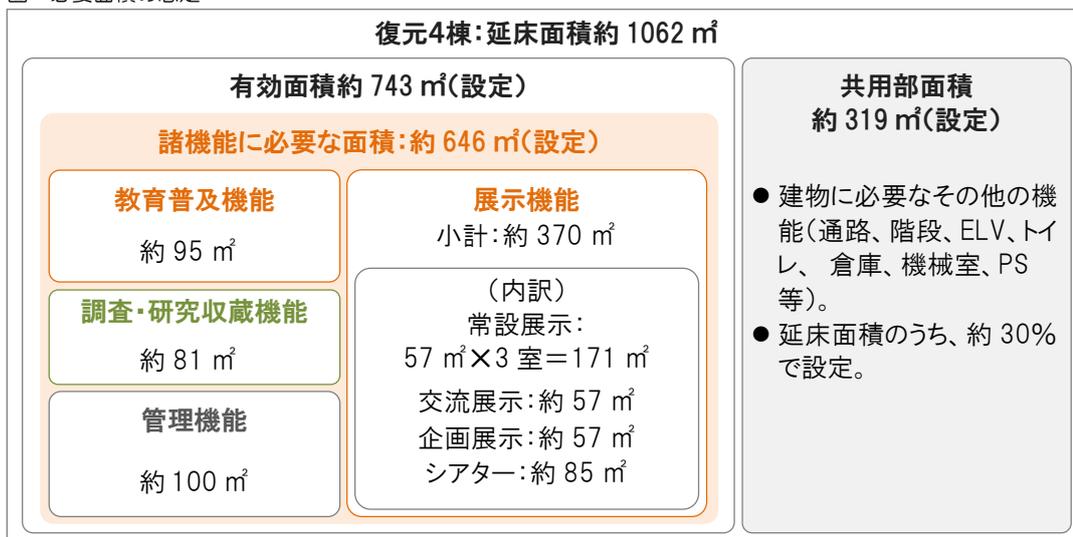
図：必要機能の概念図



(2) 基本条件

- 団体見学者が余裕を持って利用できる広さを確保する。
- 展示諸室やシアターは、1団体は約40人とし、団体バス約1台分や、学校1クラス分程度の利用者がストレスフリーで見学できるようにする。
- 教育普及機能として、団体が利用できる研修室を設ける。
- 必要に応じて眺望の機能を設ける。
- 資料の受入や保存、調査研究に伴う作業ができる収集・調査研究スペースを設ける。
- 管理機能として、事業活動や維持管理に必要な事務スペースを設ける。

図：必要面積の想定



(3) 収蔵機能

- 資料の形態や状態に応じて適切な環境で保存し、使いやすく整理できる収蔵庫を設ける。特に、紙資料や布資料といった、温湿度等の環境変化に脆弱な資料を良好な状態で保存できるよう、外気や外光が遮断され、恒湿かつ温度変化が緩やかな環境を整える。
- 資料や情報は将来的に増加することに留意し、十分なスペースを確保する。

(4) 調査・研究機能

- 敦賀に来訪したポーランド孤児やユダヤ人難民、近代敦賀の鉄道史・港湾史に関する調査・研究に必要な作業スペースを確保し、備品等を整える。
- 他分野に渡る調査・研究等、市立博物館との機能分担や連携に留意する。
- 収蔵機能と調査研究機能で約81㎡を想定規模とする。

(5) 展示機能

① 常設展示

- 現在の展示構成を踏襲しつつ拡充し、近代の敦賀の港湾や鉄道に関する情報や、ポーランド孤児、ユダヤ人難民、杉原千畝等の博愛の精神を示した人物に関する情報や資料を展示する。
- 1室あたり約57㎡の常設展示室3室を設け、約171㎡を想定規模とする。

② 交流展示

- ポーランド孤児・ユダヤ人難民が敦賀に逃れてきたことをきっかけに、現在も交流が続く世界中の当事者や家族、遺族の方々、国や関係機関等の人々と本市の交流を展示する。また、交流を通し、展示を発展拡張させていく。
- 1室で約57㎡を想定規模とする。

③ 企画展示

- 特定のテーマを掘り下げ、敦賀市や関連諸機関が所有する資料や情報等を一定期間展示する。
- 1室で約57㎡を想定規模とする。

④ シアター

- 学習旅行や団体旅行等の大人数の利用者へ、同時に等しく情報が伝えられるように、映像コンテンツを上映できるシアターを設ける。
- 一度来ただけで飽きられないよう、複数のコンテンツを提供する。
- 1室で約85㎡を想定規模とする。

⑤ 眺望

- 可能であれば、現在の敦賀港を眺望し、古き良き敦賀と重ね合わせることができる機能を設ける。

⑥ 屋外展示

- ユダヤ人難民の上陸地点をはじめ、歴史の舞台となった場所にはサインやスマホアプリ等によって情報が得られるようにする。また、モニュメント等を屋外に整備し、フォトジェニックな自撮りの名所としてSNS等で拡散できるようにする。
- 郊外の鉄道遺産等、ここを起点に市内全域を巡れるようなしくみを整える。

(6) 教育普及機能

- 講座や講演、ミニイベント等が行えるスペースを設け、学習利用や団体旅行でも利用できるようにする。
- 社会科見学の団体集合場所や、雨天でも団体でお弁当が食べられる場所としても活用する。
- 約95㎡を想定規模とする。

(7) 管理機能

- ムゼウムの管理運営に必要な、スタッフが活動しやすい規模を確保する。
- ムゼウムの維持管理運営や、広報・情報発信に関する業務を行う。
- 約100㎡を想定規模とする。

(8) 基本的な考え方

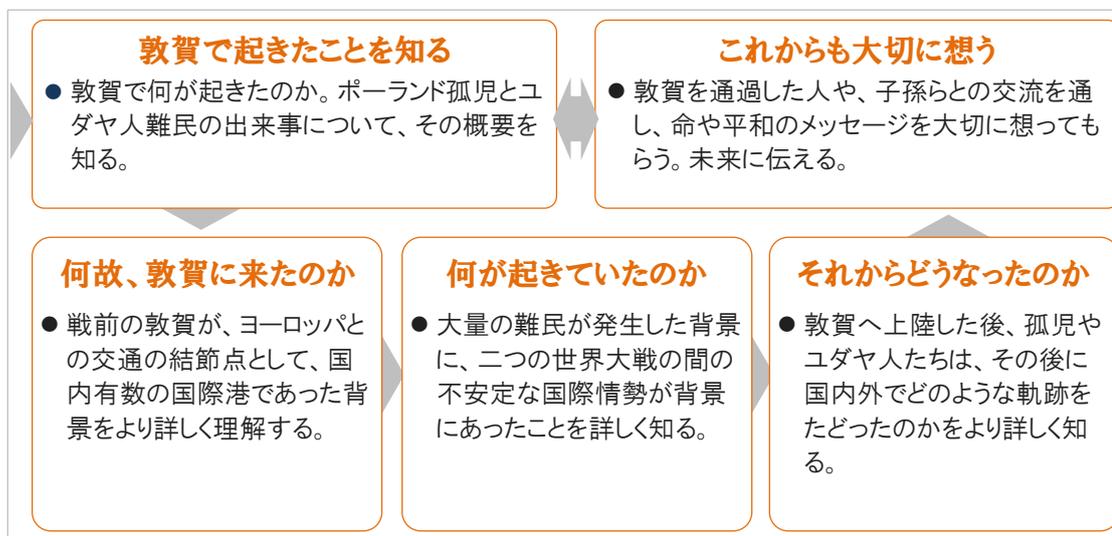
- 誰もが等しく施設を利用できたり、情報を得られるように、ユニバーサルデザインの考え方を導入する。
- 展示の観覧は、基本的に有料とする。但し、関心の薄い見学者も概略が理解できるように、無料で観覧できる展示スペースも設ける。
- 減免措置についても今後検討する。
- 各コーナーは、団体一組が余裕を持って見学や展示解説を受けられるように建築や展示を設計する。
- スムーズな動線でストーリーに連続性を持たせるとともに、時系列でわかりやすく伝える。基本的に1室1コーナーでわかりやすくテンポ良く伝える。
- 空間を象徴するような大型資料調達は難しいと推測されるため、各テーマを象徴するモノ・コトによる演出を展示設計で検討していく。

(9) 新たな構成の概念 (案)

当時から、現在、未来へのつながりを一連の流れで表す

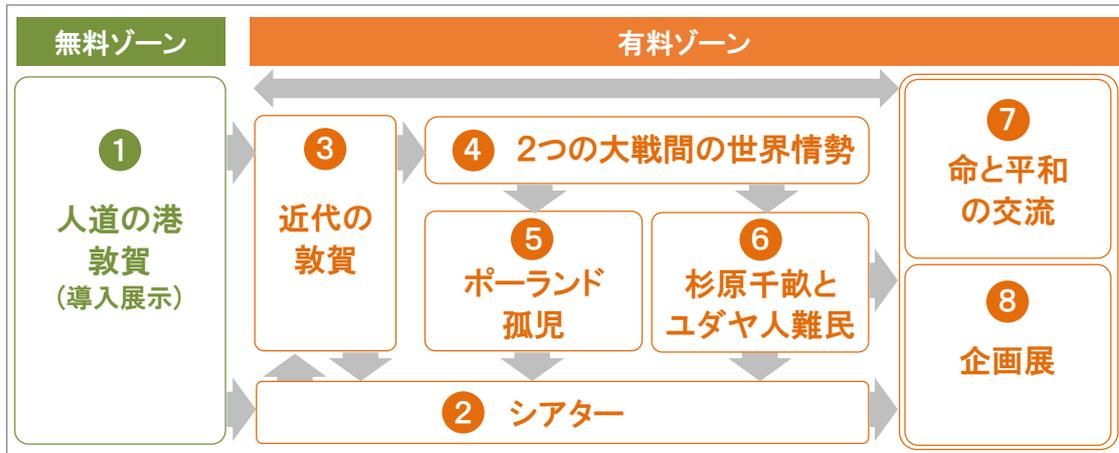
- 見やすくわかりやすい展示や配置とし、命と平和のメッセージがわかりやすく伝わるようにする。

図：展示構成の概念



(10) 新たな構成の概念

図：展示構成



- 導入部は無料で見学できるゾーンとし、敦賀で起きた、ポーランド孤児とユダヤ人難民、二つの出来事の概略がわかるようにする。
- 混雑時を想定し、展示の主導線とシアターは分け、どちらから見学しても理解できるようにする。
- 二つの物語の背景となる、近代の敦賀の重要性や、2つの大戦間の時代背景を丁寧に伝える。
- 杉原千畝とユダヤ人難民は、時系列で解説する。
- 当事者をはじめとする関係者との交流を丁寧に伝え、命と平和のメッセージを未来に伝える。

4. 展示構成

(1) 人道の港・敦賀

敦賀で起きた二つの出来事の概要を知る

① 伝達内容

- 初めて敦賀を訪れた観光客等、敦賀で起きた2つの出来事を知らない人たちに向けて、その概要を知ってもらう。
- 敦賀が近代日本の玄関口の一つだったこと、日本が手をさしのべてポーランド孤児を救ったこと、命のビザを手に、自由を求めてユダヤ人難民が逃れてきたこと、敦賀市民が温かく迎え入れたこと等を、映像コンテンツや環境演出でテンポ良く展開していく。

② 想定される主な資料・情報

- 常設展示の情報を抜粋して、短時間でわかりやすく伝える。
- 既存の映像コンテンツは有効に活用し、編集する等して活用する。

参考：空間のイメージ



③ 設計上の検討事項

- 展示観覧は有料とするため、本コーナーは無料で利用できるようにする。

(2) シアター

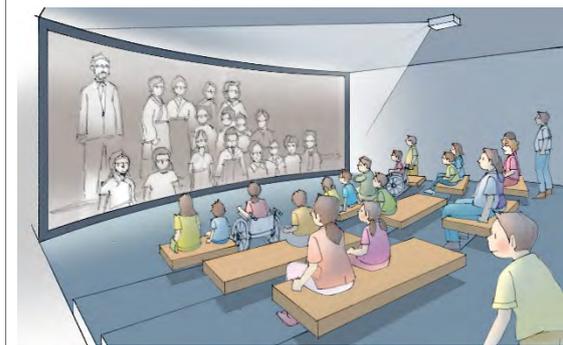
「人道の港」から博愛の精神を多面的に伝える

① 伝達内容

- このコーナー以降の観覧は有料とする。
- シアター機能は拡充し、団体見学者が余裕を持って鑑賞できるようにする。
- コンテンツはテーマごとに複数用意して、個人利用から学習旅行まで、見学者のニーズに応じて鑑賞できるようにする。
- 研修室にもシアター機能を設け、複数の

参考：シアターのイメージ

シアターは学習利用等の団体が見られるようにする。映像コンテンツは複数製作し、2つの出来事をわかりやすく概観できたり、詳しく知ることができるようにする。



② 想定される主な資料・情報

- 現状は、「ヘブンと呼ばれて」「遙かな記憶」「繋がれた命」他、7本のコンテンツを放映している※。
- 杉原千畝関係は、TV番組により度々取り上げられているため、それら既存コンテンツを活用することも視野に入れていく。
※製作年代は平成10(1998)～29(2017)年

新たな資料・情報の想定連携先
既存コンテンツ制作の放送局(福井テレビ)、NHK等関連コンテンツ制作実績のある放送局、前項に掲出の関係者等

③ 設計上の検討事項

- 有料観覧を前提とするため、見応えのあるコンテンツを新たに製作する。
- 敦賀で起きた2つの事象や、その軌跡を総括的に扱う新たなコンテンツを製作するとともに、杉原千畝とユダヤ人難民を単独で紹介するコンテンツ、ポーランド孤児を単独で紹介するコンテンツの製作を検討する。
- また、博愛の精神を未来に伝えるため、交流を通し、過去から現在へつながり、未来へ伝えるコンテンツも新たに製作を検討する。

(3) 近代の敦賀

近代日本における敦賀の重要性と華やかさを知る

① 伝達内容

- 基本的に現在の展示内容を踏襲するが、団体が見やすいように拡充する。
- 地理的要因によって、敦賀が古代から交流・交易の拠点だったことを紹介するとともに、敦賀の鉄道・港湾設備が近代の国策によって整備された事など、近代日本における敦賀の重要性を特に強調する。
- 敦賀を経由し、欧亜国際連絡列車とシベリア鉄道で、日本と欧州がつながっていたことを紹介し、当時の敦賀が文字通り「日本の玄関口」だったことを理解してもらう。

参考：コンテンツのイメージ



② 想定される主な資料・情報

- 現在は、敦賀を通過した人々や港湾風景、連絡船の古写真、古絵図等を展示。
- 新たな資料候補は、例えば港湾・鉄道遺産、欧亜国際連絡列車関係等が考えられる。

新たな資料・情報の想定連携先
敦賀市各部局・市立博物館、国会図書館・国立公文書館、県立図書館等

③ 設計上の検討事項

- 近代の敦賀を象徴する事象や遺産を選定し、展示に活用できる資料・情報を今後確認する。例えば、欧亜国際連絡列車に関する資料や、旧北陸トンネル群、立石岬灯台等の近代化遺産をどのように紹介するか検討していく。
- 敦賀が港湾都市として繁栄するベースとなった古代から近世の敦賀をどの程度扱うのか等、市立博物館の常設展示や、赤レンガ倉庫の「ノスタルジオラマ」との棲み分けを検討していく。

(4) 2つの大戦間の世界情勢

当時の不安定で混乱した世界情勢を理解する

① 伝達内容

- ポーランド孤児とユダヤ人難民、二つの事件が起きた背景を深く理解するため、2つの大戦間の世界情勢を詳しく説明する。
- 第一次大戦による欧州の疲弊と復興、その間に起きたロシア革命や、混乱していたドイツにおけるファシズムの台頭等による、当時の不安定な世界情勢を伝える。

年	当時の主な出来事
1914	第一次世界大戦(~18)
1917	ロシア革命
1919	ヴェルサイユ条約調印
1920	国際連盟成立
1920.22	ポーランド孤児上陸
1923	関東大震災
1929	世界恐慌(~32)
1930	ロンドン軍縮条約
1931	満州事変
1933	独:ヒトラー独裁、米:ニューディール政策
1937	日中戦争勃発
1939	第二次世界大戦勃発(~45)
1940	ユダヤ人難民上陸(~41)
1941	太平洋戦争勃発(~45)

② 主な資料・情報

- 現状は、ポーランド孤児とユダヤ人難民に付随する内容を展示している。
- 敦賀市では関連資料を所有していないため、資料候補は当時の世相を反映する写真・絵図や、二次資料（出版物等の編集・加工）が中心と考えられる。

③ 設計上の検討事項

- ロシア革命や世界恐慌、ナチスの台頭等、当時の世界情勢を象徴する事象を選定し、一連の流れをわかりやすく示して見学者の理解を促すようにする。

新たな資料・情報の想定連携先
近代史を扱う各出版社、研究者(監修者)、国会図書館・国立公文書館等

(5) ポーランド孤児

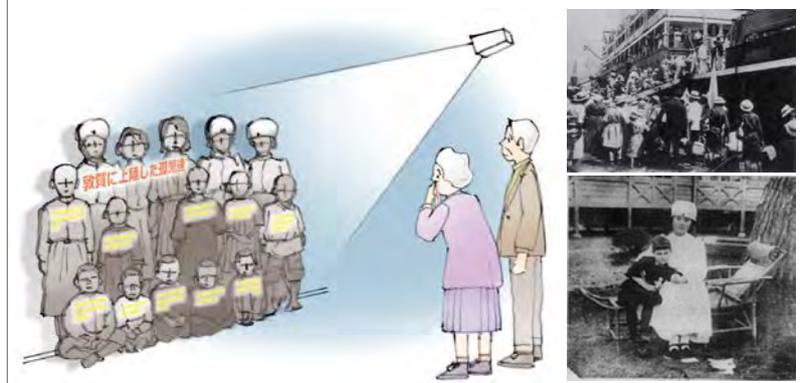
博愛の精神で、日本人が自ら手を差し伸べた事実を知る

① 伝達内容

- 基本的に現在の展示内容を踏襲するが、団体が見やすいように拡充する。
- 世界から見捨てられようとしていた孤児たちを、日本赤十字社が自ら手をさしのべた事実を知ってもらう。
- 敦賀から移動した孤児たちが、国内でどの様に過ごしていたのか、そして、国外へ脱出した孤児たちが、その後どのような経緯を辿ったのかを知る。

参考：コンテンツのイメージ

敦賀市民が温かく迎え入れ、日本で手厚く保護された事実を伝える



② 主な資料・情報

- 現状は、主に日本赤十字社や個人の提供による、写真や事務報告等書類のレプリカで構成している。
- 団体が所蔵する写真や新聞記事、個人が所有する孤児の物品や二次資料（出版物の編集・加工）が新たな資料候補として考えられる。

新たな資料・情報の連携先

日本赤十字社、孤児たち滞在了施設、ジャーナリスト、ポーランド大使館等

③ 設計上の検討事項

- ポーランド孤児に関する新資料・情報の収集は、特に難しいと推測される。関連団体や資料を所有している個人への照会と交渉が必要となる。
- 例えば、赤十字章、市民が差し入れた菓子・果物等、ポーランド孤児を象徴するアイテムの造形化や、一連の事象を早わかりできる短編の映像コンテンツ製作も視野に入れる。

(6) 杉原千畝とユダヤ人難民

博愛の精神で多くの命を救った勇気ある行動を知る

① 伝達内容

- 現在、分かれているユダヤ人難民と杉原千畝のコーナーは時系列で扱い、あわせて紹介する。
- 欧州中からリトアニアまで逃れてきたユダヤ人難民を、ナチスの干渉に屈せず、人として彼らを救おうとした勇気ある行動を紹介する。
- 杉原千畝の「命のビザ」を「命のバトン」として繋いだ人たちの功績も紹介する。
- 敦賀から移動した後、難民たちがどんな経過を辿ったのか、現在の展示をより詳しく紹介していく。

参考：コンテンツのイメージ



② 主な資料・情報

- 現在、ユダヤ人難民コーナーは、「奇跡の時計」やビザの複製、写真、市民の証言で構成している。杉原千畝コーナーは、ビザリストの複製やシアターの映像コンテンツ等で構成している。
- 未展示資料として、パスポートや手記等の書類が複数存在するため、それらと併せて展示を再構築する。

新たな資料・情報の連携先

難民の家族や子孫、八百津町や鎌倉市等、杉原千畝にゆかりの深い自治体、関係国の大使館、国内外の関連ミュージアム等

③ 設計上の検討事項

- 市民の証言は、敦賀での出来事を今に伝える貴重なデータとなるため、コンテンツを顕在化させていく。
- 例えば、リトアニアのカウナス領事館の室内再現等、杉原千畝やユダヤ人難民を象徴するアイテムの造形化や、一連の事象を早わかりできる短編の映像コンテンツ製作も視野に入れる。
- 連携先候補への照会、未展示資料活用は積極的に行い、展示を構築していく。

(7) 命と平和の交流

命や平和を大切に想い、その気持ちを未来に伝える

① 伝達内容

- 敦賀を経由し、生き延びた人たちが、昔も今も感謝していることを知り、そしてこれからも命や平和のメッセージを大切に想ってもらう。その想いを未来に伝える。
- ポーランドやイスラエル等、国や組織からの表彰や感謝、本人や家族、子孫等からの感謝の気持ちを紹介する。
- また、本市から情報を発信し、交流を続け、その成果を紹介していく。
- さらに、関連自治体や団体等と連携してその成果を紹介していく。

参考：コンテンツのイメージ



② 主な資料・情報

- 国や組織から授与された勲章や、記念切手、レリーフ、書籍等、比較的多くの資料を所有している。また、未公開の家族写真等も存在する。
- 現ムゼウムの開館後に、当事者や関係者から贈られたパスポートや物品等も所有している。

新たな資料・情報の想定連携先

難民の家族や子孫、八百津町・名古屋市等の関連自治体、関係国の大使館等

③ 設計上の検討事項

- 家族や遺族の方々、国や関係機関等との交流を続けることによって、今後も資料や情報が増えていくことを念頭に置いて更新性の高い空間を構築する。
- 展示資料は、ポーランド孤児やユダヤ人難民コーナーと棲み分ける。
- 家族や遺族の方々との継続的な交流の手法は今後の検討が必要。
- 関係自治体と情報交換し、その成果を、例えば、共同開催の巡回展を行う等、連携のしくみを確立する。

(8) 企画展

「人道の港」ならではの多彩なテーマで定期的に展開

① 伝達内容

- 「人道の港」に関する特定のテーマを掘り下げ、一定期間展示する。
- ポーランド孤児やユダヤ人難民を中心に、様々なテーマの企画展を定期的に開催して話題性を高め、集客に繋げる。
- 「命と平和」を広義に捉え、旬の題材による展開も視野に入れ話題性を高める。

② 主な資料・情報

- ムゼウムを中心に、敦賀市が所有する資料を用いて展示を構築する。
- 新たに入手したり、未公開の資料や情報は、積極的に公開していく。
- テーマに応じて、関連諸機関の資料や情報を借用し展示する。

③ 設計上の検討事項

- 関連する自治体や団体、ミュージアム等と共同で巡回展が開催できる関係を構築する。
- 関連機関等から借用した資料を良好な状態で保存公開できる環境を整える。

(9) その他の展示

- 金ヶ崎周辺エリアで展開する屋外の演出には、解説板等により史実を伝えられるようにする。
- 復元4棟の本来の用途についても屋外解説板等で伝えられるようにする。

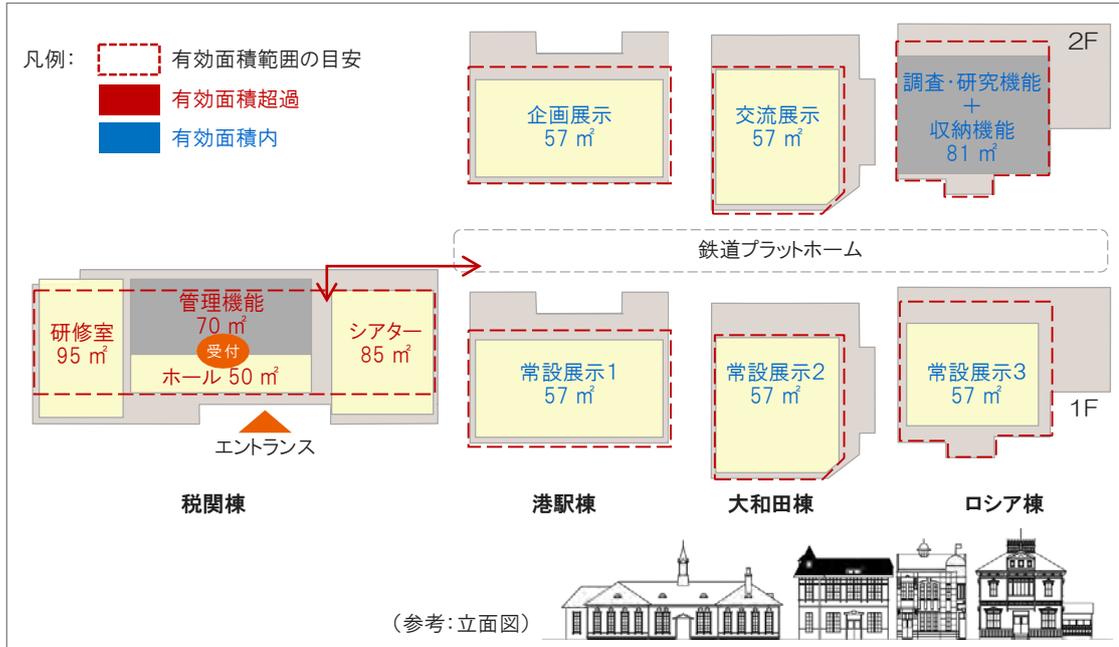
5. 機能構成

(1) 機能構成：A案

① 概要

- 税関棟にエントランスを設け、主要な展示室を3棟へ集約したレイアウト。

図：A案の諸室構成



② 機能構成のメリット・デメリット

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ● 研修室とシアターを入口近くに設けることで、スムーズな見学動線を取ることができる。 ● 展示機能と調査研究機能を隣接させることで、展示更新しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 管理機能と調査研究機能が離れるため、運営しにくい可能性がある。 ● 税関棟に管理機能を収めるためには、やや手狭で運営しにくい可能性がある。 ● 利用者動線上に収蔵庫があるため、厳重なセキュリティ対策が必要。

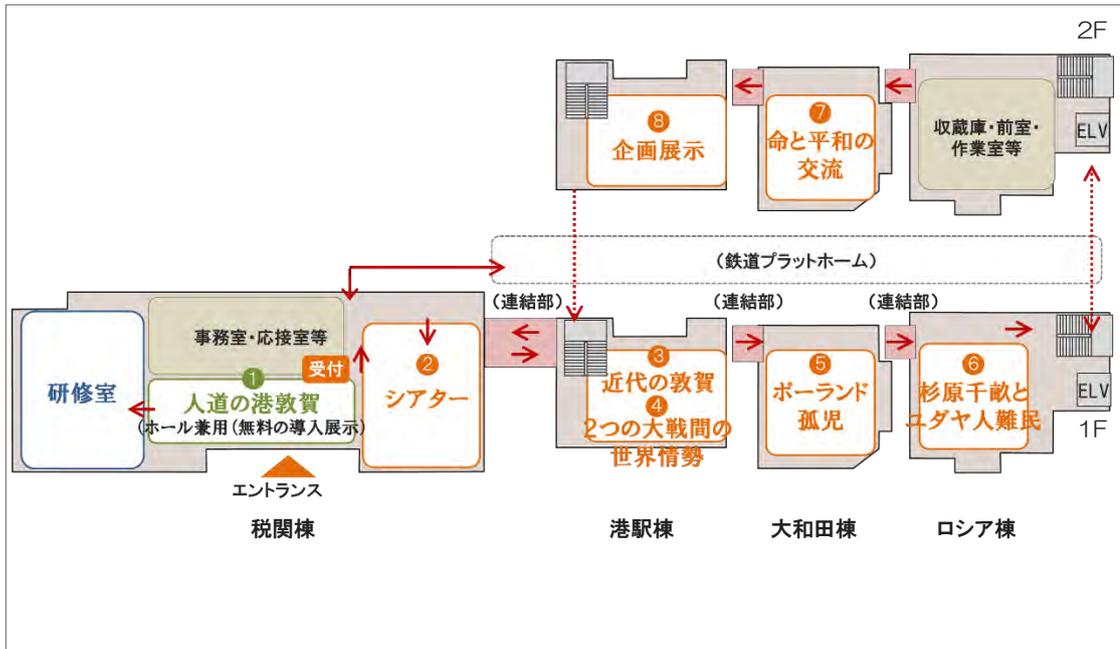
③ 面積の仮設定

税関棟	△	建物面積合計：404㎡、うち有効面積：283㎡ 各機能の面積：合計300㎡ ※有効面積の不足は約6%程度、レイアウトの工夫で実現は可能。
港駅棟	○	建物面積合計：208㎡(1F/104㎡ 2F/104㎡) うち、有効面積合計：146㎡ (1F・2F 各73㎡) 各機能の面積：114㎡(1F/常設展示57㎡ 2F/企画展示57㎡)
大和田棟	○	建物面積合計：180㎡(1F/90㎡ 2F/90㎡) うち、有効面積合計：126㎡ (1F・2F 各63㎡) 各機能の面積：114㎡(1F/常設展示57㎡ 2F/交流展示57㎡)
ロシア棟	○	建物面積合計：270㎡(1F/135㎡ 2F/135㎡) うち、有効面積合計：190㎡ (1F・2F 各95㎡) 各機能の面積：138㎡(1F/常設展示57㎡ 2F/調査・研究81㎡)

④ 各展示コーナーのレイアウト

- ホールは無料展示の「人道の港敦賀」と兼用する。
- 有料区画の展示は連続性を持たせてストーリーを作り、観覧者の気持ちが途切れないようにする。

図：A案の諸室構成



⑤ 設計上の検討事項

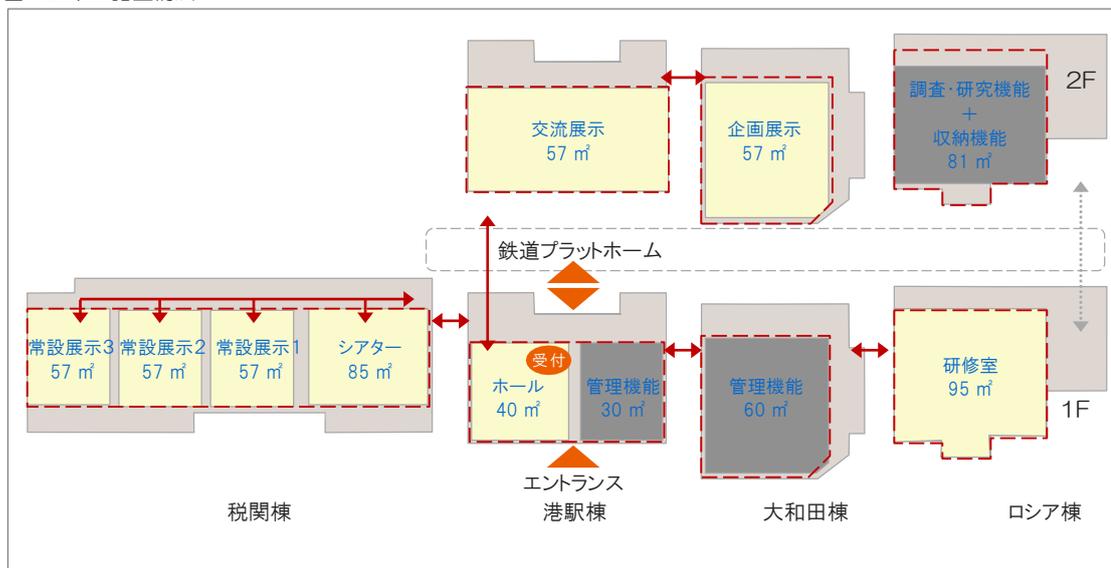
- 1室1コーナーで余裕を持たせられるが、特定コーナーを拡張させることが難しいため、展示に連続性を持たせるためには、連結部を大きく取る等の工夫が必要となる。
- 連結部の大きさ、構造や意匠に工夫が必要だが、階段やエレベーター、トイレ等の共用部を連結部へ設置することで、実質的な有効面積を増やす等の工夫を検討していく。

(2) 機能構成：B案

① 概要

- 港駅棟にエントランスを設け、税関棟へ主要展示を集約したレイアウト。

図：B案の諸室構成



② 機能構成のメリット・デメリット

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ● 港駅棟は南北2方向に入口を設けられ、県の計画する鉄道施設との連携が良くなり、周辺施設との利便性も向上する。 ● 交流・企画展示が調査研究機能に近く、展示更新が容易。 ● セキュリティ管理や夜間の貸室利用が行いやすく、運用しやすい。施設利用の拡張性が見込める。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 常設展示と企画・交流展示が離れるため、空間演出や展示ストーリーの連続性を出すためには工夫が必要。

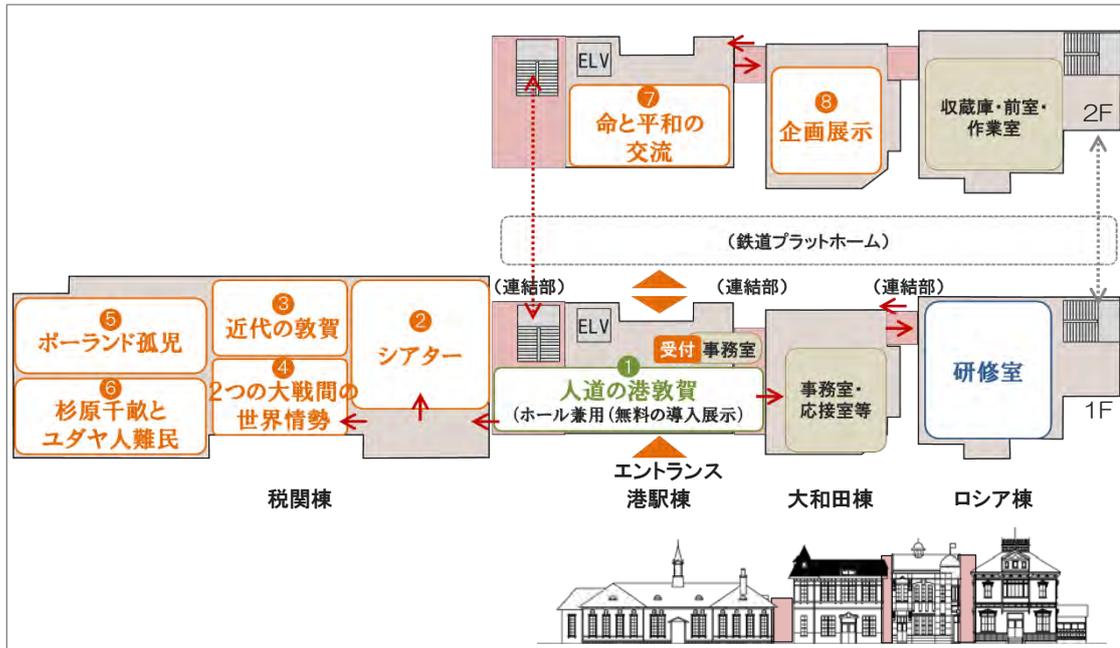
③ 面積の仮設定

税関棟	○	建物面積合計:404㎡、うち有効面積:283㎡ 各機能の面積:合計256㎡
港駅棟	○	建物面積合計:208㎡(1F/104㎡ 2F/104㎡) うち、有効面積合計:146㎡ (1F・2F 各73㎡) 各機能の面積:合計127㎡ 1F/管理機能30㎡ホール40㎡ 2F/交流展示57㎡)
大和田棟	○	建物面積合計:180㎡(1F/90㎡ 2F/90㎡) うち、有効面積合計:126㎡ (1F・2F 各63㎡) 各機能の面積:合計117㎡ 1F/管理機能60㎡ 2F/企画展示57㎡)
ロシア棟	○	建物面積合計:270㎡(1F/135㎡ 2F/135㎡) うち、有効面積合計:190㎡ (1F・2F 各95㎡) 各機能の面積:合計176㎡ 1F/研修室95㎡ 2F/調査・研究81㎡)

④ 各展示コーナーのレイアウト（案）

- ホールは無料展示の「人道の港敦賀」と兼用する。
- 税関棟のシアターと常設展示は連続性を出しやすく、空間演出も行いやすい。

図：B案の諸室構成



⑤ 設計上の検討事項

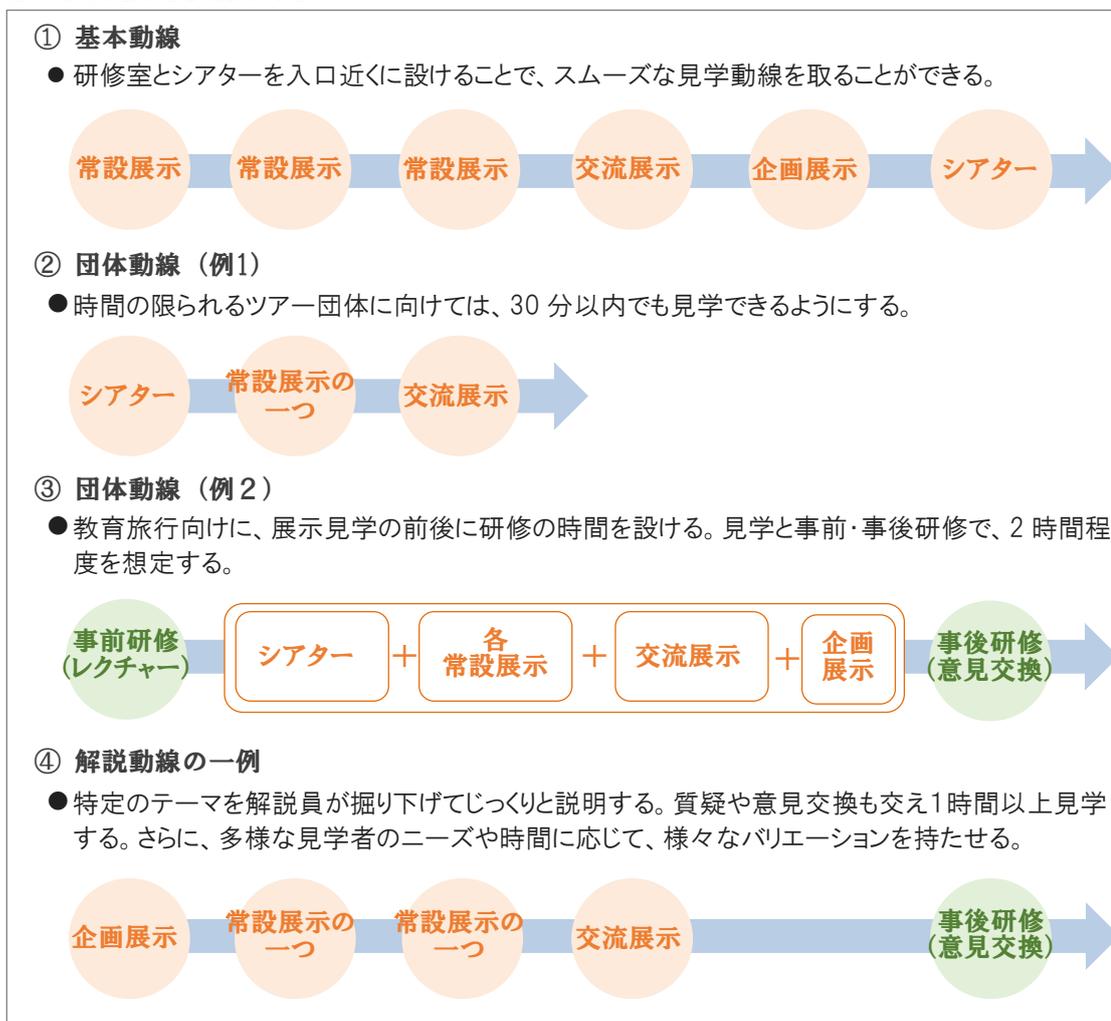
- 各棟の間は連結部を大きく取り、一体化した空間として無料展示の「人道の港敦賀」と、シアターや常設展示の連続性を出せるようにする。
- 「命と平和の交流」や、「企画展示」は収蔵庫に近い2Fに展開する等して、頻繁な展示更新へも対応しやすいようにする。
- 収蔵庫を利用者動線から外した配置として、資料の安全性を高められるようにする。
- 連結部の大きさ、構造や意匠に工夫が必要だが、階段やエレベーター、トイレ等の共用部を連結部へ設置することで、実質的な有効面積を増やす等の工夫を行っていく。

6. 利用パターンの検討

(1) 属性ごとの想定見学パターンの設定

- 個人や小グループの利用者から大人数の団体利用者、それぞれの見学時間等、属性ごとに動線を設定し、利用者の多様なニーズに応えていけるようにする。

図：利用形態に応じた動線の考え方



(2) 金ヶ崎周辺エリア全体で団体対応

- 修学旅行等の大規模団体は、金ヶ崎周辺エリア全体の資源が連携して受け入れる。多彩なアクティビティの提供により、学習利用以外の多様なニーズを受け入れる。
- また、きらめきみなと館等、周辺の既存資源も最大限に活用していく。

図：エリア全体の資源を有効活用して団体を受け入れる



図：グループで行動して時間内でエリアの資源を回遊する



7. ムゼウムから拡がる回遊性

(1) ユダヤ人難民の移動ルート

- 昭和15(1940)年に敦賀港の棧橋に降り立ったユダヤ人難民たちは、徒歩で敦賀駅まで移動した。
- その移動ルートは、市民の証言等から概ね想定できる。
- 敦賀市街は空襲によって灰燼に帰した後、区画整理を行っているが、主要道路は現在とあまり変わらないものと推測できる。

図：市民の証言をもとに、ユダヤ人難民の主な移動ルートを昭和16(1941)年の敦賀市街図に表現



(2) 移動ルートの可視化で回遊性を高める

- ユダヤ人難民らは、現在の、きらめきみなと館前から氣比神宮に向かい、国道8号線を経て白銀交差点から敦賀駅に向かったと考えられる。
- 例えば、「人道の道」等のストーリー付けを行い、回遊性を高められるように、ムゼウムから敦賀駅まで、モニュメント等でその道筋がわかるようにする。
- これらの道筋は中心市街地にもあたることから、道筋の商店街等とも連携を図っていく。

図：ユダヤ人難民の移動ルートを現在の市街地に表現 (国土地理院・地理院タイルを加工して作成)



第6章 鉄道遺産の機能計画

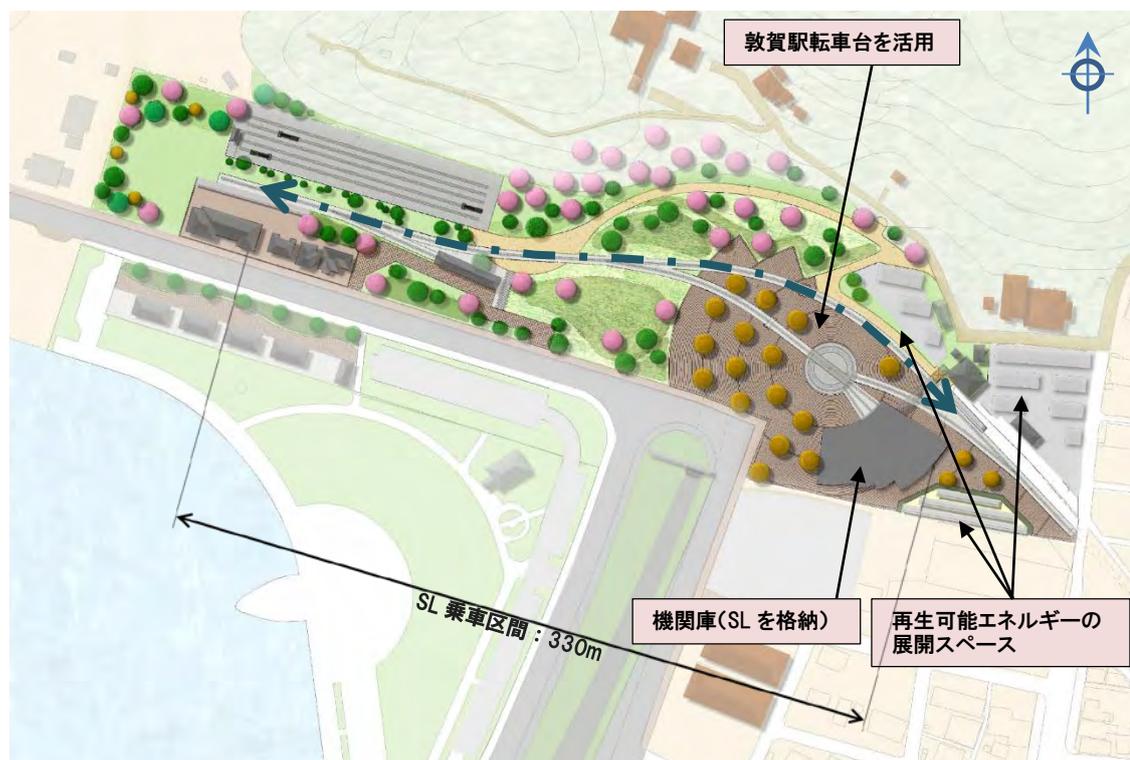
1. 鉄道遺産の機能計画の考え方

- 機能計画の検討にあたっては、37頁で前述した鉄道遺産の整備方針に従い、既存施設の有効活用や回遊性、新たな鉄道遺産の活用等を踏まえて検討する。

2. 転車台とSLの活用

- 福井県では平成29(2017)年度に、金ヶ崎における転車台とSLの活用可能性調査を行った。
- 調査の結果、敦賀駅の転車台は一部分の部品を新品に交換すれば再利用できることや、太陽光パネルの設置で発生するエネルギーにより、客車を牽引したSLを330mの区間で走行させることが可能なことが明らかとなった。

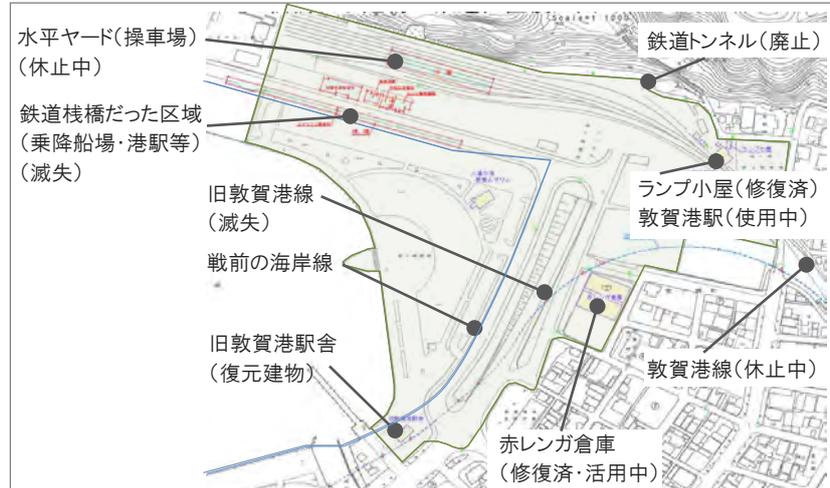
図：金ヶ崎における転車台とSLの活用可能性調査による施設配置イメージ（案）



3. 金ヶ崎周辺エリアに残される鉄道遺産等

- これまで述べたとおり、エリア内に点在する鉄道遺産は、それらを繋いで面として見せていく。そのため、福井県で検討した転車台やSLの活用可能性調査を踏まえ、各資源の概要や活用の考え方を示していく。

図：エリアの鉄道遺産の位置図



4. 鉄道遺産等の概要・活用の考え方

(1) ランプ小屋

① 概要

- 列車の灯火に使用されるカンテラの燃料を保管する倉庫として、明治15(1882)年頃、北陸本線の金ヶ崎開通と同時期に建てられたと推測される。
- その後、光源が電灯に変わりその存在価値が失われたため、国内で現存する同種の移設は少ない。
- 敦賀市内の鉄道遺産も、その多くは失われていることから、良好な状態で残されている本施設は貴重な存在。

写真：ランプ小屋の外観と内観



② 活用の考え方

- ランプ小屋は既に建物の修復を行い、展示公開しているため、当面はその役割を継続していく。

③ 今後の検討課題

- 福井県が検討している機関庫がほど近い場所に設置される事を踏まえ、展示内容等の役割分担と連携を明確にしていく。

(2) 赤レンガ倉庫

① 概要

- 外国人技師の設計により明治38(1905)年に建築された、県内有数のレンガ建造物で、国の登録有形文化財に指定されている。
- 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。
- 年間8万人を集客目標としていたが、開館9ヶ月で10万人を突破した。

写真:左から赤レンガ倉庫外観、レストラン棟内観、ジオラマ棟内観



② 活用の考え方

- 金ヶ崎周辺エリアを代表する観光施設として、引き続き「ジオラマ館」「レストラン館」「オープンガーデン」として事業を継続する。

③ 今後の検討課題

- 施設の性格上、コンテンツに新鮮味がなくなると入込客数は減少していくため、ミライエやつるが「鉄道と港」フェスティバルをはじめとするイベント等と連携し、常に新鮮味を提供していく。

(3) 旧敦賀港駅舎（敦賀鉄道資料館）

① 概要

- 平成11(1999)年、「つるが・きらめきみなと博21」の開催時に、欧亜国際連絡列車が走っていた頃の駅舎を復元した。鉄道に関する実物資料や、鉄道模型等を展示し、敦賀の鉄道と港の歴史を紹介している。

写真:旧敦賀港駅舎の外観と展示室



② 活用の考え方

- 鉄道資料館として、その役割は継続していく。また、資料の更なる充実を今後検討する。

③ 今後の検討課題

- 復元4棟では敦賀港駅舎も再現するため、将来的にはエリア内に同形状の建物が2棟存在することになる。中長期的には機能の役割分担や、施設の存在について検討していくことが必要となる。

(4) 敦賀駅転車台

① 概要

- 敦賀駅の転車台は早くから整備されたと思われる。現存する転車台は昭和27(1952)年に製造され、平成15(2003)年頃まで使われた。
- 転車台が置かれていた場所は、北陸新幹線の新駅建設地にあたるため、西日本旅客鉄道(株)から福井県へ譲渡され、現在は解体保管されている。

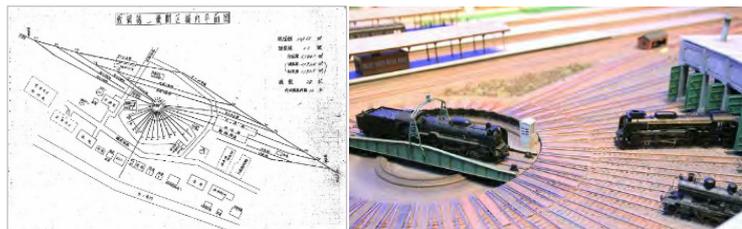
② 活用の考え方

- 転車台はエリア内に設置して稼働させ、SLの走行とともに、新たな金ヶ崎周辺エリアの顔の一つとして機能させていく。

③ 今後の検討課題

- 整備スケジュールや具体的な設置方法、運用方法について、引き続き福井県とともに検討していく予定。

図：敦賀第一機関区構内平面図と赤レンガ倉庫ノスタルジオラマの1シーン



(5) 新たに入手する鉄道遺産

① 概要

- 「トワイライトエクスプレス」は、牽引車（EF81型電気機関車）、客車（24系25形改造の専用車）ともに車輈本体の調達が法的に困難なことから、西日本旅客鉄道(株)から部品譲渡を受けた。
- 「キハ28形気動車」は、車輈本体を平成30(2018)年5月に民間企業から購入し、敦賀赤レンガ倉庫に隣接する市有地に設置している。

② 活用の考え方

- 「トワイライトエクスプレス」は、鉄道ファンをはじめ多くの人々に人気があることから、敦賀鉄道資料館での展示や、カフェやレストランへの活用等、金ヶ崎周辺エリアの話題性を高められるよう、その活用策を検討していく。
- 「キハ28形気動車」は、小浜線が電化される平成15(2003)年まで走行していたことから市民にもなじみ深く、平成29(2017)年末の「つるが鉄道フェスティバル」で展示した際も好評を博している。従って、末永く市民に親しまれるように車輈は良好な状態で保存し、例えばエリア内の休憩所にする等、その活用策を検討していく。

③ 今後の検討課題

- トワイライトエクスプレスは、譲り受ける具体的なパーツや部品の選定を行い、活用する場所やその方法について検討していく。
- トワイライトエクスプレスの他にも、譲渡の可能性がある車輈本体やパーツに関しては情報の収集と譲渡の交渉を行っていく。

写真：トワイライトエクスプレスの牽引車、車内の調度品、つるが鉄道フェスティバルのキハ28形気動車



(6) 北陸本線貨物支線（敦賀港線）

① 概要

- 敦賀への鉄道敷設は、明治2(1869)年に国が決定し、北陸本線の最初期、日本海側で最初に敷設された軌道として明治15(1882)年に開通した。
- 長く貨物専用線として利用され、昭和62(1987)年、国鉄の民営化に伴い日本貨物鉄道(株)が継承。その後、観光イベント等に限り臨時列車を運行していたが、平成21(2009)年に貨物列車の運行を廃止、現在は休止している。

地図：敦賀港線(国土地理院・地理院タイル)
写真：休止中の敦賀港線



② 活用の考え方

- 軌道は日本海側で最初に敷設された、貴重な遺構としての価値も有することから、整備後も可能な限り良好な状態で保存していくことが望ましい。

③ 今後の検討課題

- 用地取得や敷地全体の活用方策について、後述のヤードと併せて福井県と協議しながら具体的な検討を今後進めていく。

(7) ヤード（操車場）

① 概要

- 明治15(1882)年に長浜～金ヶ崎（現在の敦賀港駅）間の鉄道が開通。明治後期から昭和初期には欧亜国際連絡列車も発着していた場所だが、敷地は現在、日本貨物鉄道(株)が敦賀港新営業所として利用している。

写真：操車場の空中写真(国土地理院)
と現在の敦賀港新営業所の様子



(8) 敦賀港駅舎

① 概要

- 北陸本線として最初に長浜～金ヶ崎間に鉄道が敷かれた際に、金ヶ崎駅として開業。大正8(1919)年に敦賀港駅に改称された。
- 昭和62(1987)年、国鉄民営化に伴い敦賀港線とともに日本貨物鉄道(株)が継承し、現在も事務所として利用されている。

写真：敦賀港駅 (Wikipedia)



② 活用の考え方

- 北陸本線が最初に敷設された当時から存在する施設として、敦賀港線の軌道と同様に貴重な遺構としての価値も有する。
- 福井県の検討案では、SLの活用に伴う乗車場としての役割を持たせていることから、隣接するランプ小屋との連携を今後検討していく。

③ 今後の検討課題

- 用地取得や敷地全体の活用方策について、福井県と協議しながら具体的な検討を今後進めていく。

(9) 旧敦賀セメント専用線のトンネル

① 概要

- かつて存在した敦賀セメントの専用線は、敦賀港線から分岐し、天筒山を抜け、敦賀工場とつながっていた。専用線の稼働時は、当駅から北陸や関西に向けてセメントを貨車で発送していた。現在は利用されず、侵入防止柵がめぐらされ立ち入り禁止になっている。

地図：専用線の位置（国土地理院・昭和38年(1963)年5万分の1図を加工）と写真：現在のトンネル



5. 周辺の鉄道遺産・港湾遺産

(1) 各資源の概要

- 第1章1. 現況(P10)で述べた通り、市街地や郊外に点在する鉄道遺産・港湾遺産をつなぎ、有効に活用していく。

(2) 活用の考え方

- 敦賀市内の遺産を巡るツアー等により、鉄道遺産の切り口から市内の回遊性を高められるようにする。
- また、北陸本線・小浜線沿線の市町と連携した広域イベントも検討していく。

(3) 今後の検討課題

- 各遺産の管理や運営のあり方について検討が必要となる。さらに、市内外の鉄道遺産との具体的な連携方策や、関連自治体との協議体のあり方等も事業の進捗に伴って検討していく。

写真：左から、眼鏡橋、旧北陸本線トンネル群、本町第3公園のC58、旧敦賀倉庫、立石岬灯台



第7章 管理運営計画

1. 管理運営の検討

- 管理運営計画の検討にあたっては、金ヶ崎周辺エリア全体、ムゼウム、鉄道遺産の機能計画に従うとともに、福井県や本市、民間企業や市民等、様々な関係者が関与していくことから、そのあり方は慎重に検討していく。

2. PPPについて

(1) 整備方式の種類（民間活力の導入）

- PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）とは、行政（Public）が行う各種行政サービスを、行政と民間（Private）が連携（Partnership）し、民間が有する多種多様なノウハウや技術を活用することにより、行政サービスの向上、財政資金の効率的使用や行政の業務効率化等を図ろうとする考え方や概念を言う。
- 金ヶ崎周辺エリアを持続的に管理運営していくためには、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とが必要になることから、主な手法について整理する。

図：PPPの主な手法類型

		管理運営	
		行政	民間
整備	行政	公設公営 ● 従来の行政サービス	公設民営 ● 管理運営委託(指定管理者制度を含む) ● 施設貸与 ● DBO
	民間	民設公営 ● 施設受譲 ● 施設借用(リース)	民設民営 ● PFI方式 ● 第3セクター方式 ● 定期借地権方式

(2) 直営方式

- 直営方式とは、自治体が自ら管理運営を行う方式。運営や施設の維持管理の一部を民間に業務委託する場合もある。清掃、警備等、施設の維持管理業務は民間委託する場合が多い。
- 自治体の方針を運営に反映しやすい反面、柔軟な運営がしにくいことがある。

表：直営方式の概要

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体の方針等を運営に直接反映しやすい。 ● 自治体内部の連携や、他の公共施設等との連携を図りやすい。 ● 事業の安定性、継続性を担保しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人事や会計などの行政制度により、柔軟な運営がしにくい場合がある。 ● 収入・支出に対するコスト意識が働きにくい。 ● 市民ニーズや社会状況に応じて変化する事業内容に合った人材の確保が難しい。

(3) 指定管理者方式の概要

- 公の施設の維持管理・運営を自治体の指定する法人、その他の団体が一定期間実施する制度。平成15(2003)年9月に地方自治法の一部が改正され、公の施設の管理方法が管理委託制度から指定管理者制度に移行し導入された。
- 公の施設の設置・管理について自治体の条例で定める必要があり、指定管理者の指定には、議会の議決が必要となる。
- 指定管理期間に関する法的な定めはないが、一般的に3～5年のケースが多い。民間事業者やNPO法人等が、単独事業者のほか、共同企業体として指定管理者になることもできる。
- 自治体にノウハウが蓄積されにくい反面、柔軟で質の高いサービスの提供が期待できる。

表：指定管理者方式の概要

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ● 民間事業者などの専門性やノウハウ、柔軟性を活かした事業展開、サービス向上を図ることができる。 ● 民間事業者等の経営ノウハウにより、事業の効率化が期待できる。 ● 集客の見込める施設においてはインセンティブを与えることで導入効果が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定管理者の公募、選定手続き等、自治体側の負担が増える場合がある。 ● 運営を委任するため、事業のノウハウが自治体内に蓄積されにくい。 ● 指定管理者が交代した場合、事業の継続性・安定性が確保されない事がある。

(4) その他の公設民営方式

① 施設貸与

- 施設を公共団体が建設した上で、民間に有償若しくは無償で貸与または譲渡し、その管理運営を委ねる方式。管理運営にかかる費用は、基本的に民間が利用料収入の中から負担する。
- 行政財産の貸付範囲の適用が拡大され、空きスペース等を民間に目的外でも貸付けられるようになった。

② DBO

- 公的団体が資金調達し、Design (設計) Build (施工) Operate (維持管理・運営) を一体的に民間事業者に発注する方式。施設の所有権は公共団体が有する。

(5) 民設民営方式

① PFI方式

- 民間に施設等の設計・施工・運営・資金調達を一体的に委ねる方式。事業方式では、BTO. BOT. BOO※の3方式が代表的。
- 事業類型別では、独立採算型、サービス購入型、混合型の3種類に分けられる。
- 一般的に事業方式の設定や事業者選定の手続きが煩雑で、事業化までに期間を必要とする。

※BTO：「Build Transfer Operate」 事業者が建設し、所有権を公共側に移転した後、運営を行う方式
BOT：「Build Operate Transfer」 事業者が施設を建設し、一定期間運営した後、所有権を公共側に移転する方式
BOO：「Build Own Operate」 事業者が施設を建設し、そのまま保有し続け、運営を行う方式

② 第3セクター方式

- 公共と民間との共同出資により設立された経営事業体（いわゆる3セク）に委ねる方式。PFI方式に比べ、官民の役割分担が不明確であり、責任が曖昧になって経営難や破綻する例も見られる。

③ 定期借地権方式

- 土地の所有者が、土地活用の企画を事業者に求め、設計・建築・運営を委ねる方式。公共事業の場合、企画は政策と合致する優秀な民間事業であることが求められる。

3. 人道の港敦賀ミュージアムの管理運営のあり方

(1) 類似施設の状況

- 公の施設の管理に民間活力を活用する指定管理者制度は、全国の地方自治体で積極的に導入され、本市でも赤レンガ倉庫をはじめ複数の施設で導入している。
- なお、ミュージアムの分野に限った場合、全国の博物館・博物館類似施設で、指定管理者制度を導入している施設は約3割を占めるに過ぎず、全国的にはまだ少数といえる。

表：文部科学省社会教育調査（平成27年度）より抜粋

区分	博物館		博物館類似施設		計	
① 公立の施設数	765	100.0%	3,528	100.0%	4,293	100.0%
② うち直営の施設数	582	76.1%	2,432	68.9%	3,014	70.2%
③ うち指定管理導入施設数	183	23.9%	1,096	31.1%	1,279	29.8%
ア. 地方公共団体	0	0.0%	16	0.5%	16	0.4%
イ. 地縁による団体(自治会・町内会等)	1	0.1%	42	1.2%	43	1.0%
ウ. 一般社団法人・一般財団法人	128	16.7%	523	14.8%	651	15.2%
エ. 会社	41	5.4%	236	6.7%	277	6.5%
オ. NPO	6	0.8%	87	2.5%	93	2.2%
カ. その他	7	0.9%	192	5.4%	199	4.6%

※公立の施設総数に対する各施設数の比率は、小数点以下2桁を四捨五入しているため、必ずしも合計が100%にならないことに留意

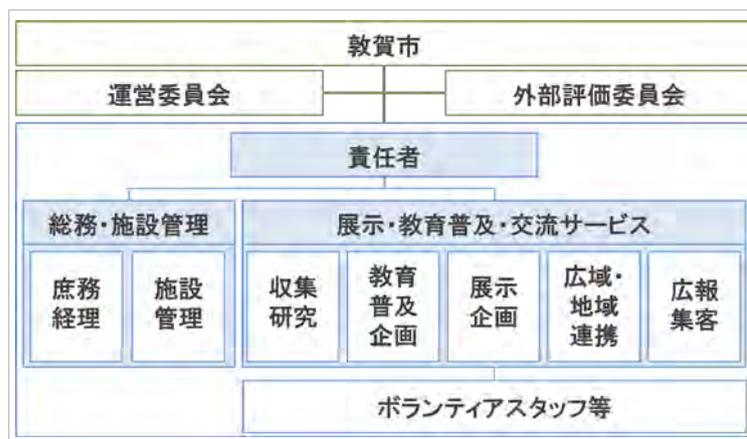
(2) 運営方式

- 展示、教育普及の一部、交流・サービスの諸事業は、民間事業者へ委託することにより、質の高いサービスの提供が期待できる。
- 従って、民間活力の参入を促し、質の高いサービスの提供を今後検討していくが、指定管理者が交代した場合、長期的な業務の継続が必要とされる調査研究・収集保存事業等には不利に働く。
- 運営の継続性、安定性を担保するため、一部の事業は直営としたり、長期の指定管理期間を設ける等の検討を必要とする。
- また、評価委員会等、敦賀市の意向を速やかに運営へ反映していけるしくみづくりの検討も必要となる。

(3) 運営体制

- 事業を継続的に展開するためには、組織にも安定性と継続性が求められる。利用者のニーズに即応できるフットワークの良さ、関係諸機関との連携体制も確保した組織が求められる。
- 従って、持続的な事業活動や外部連携の実現が可能な、十分なスタッフを配置できるよう今後慎重に検討していく。

図：ムゼウムの運営に必要なスタッフの役割
(必要な役割を示すもので、ポスト数を示すものではないことに留意)



(4) 開館形態

- 放課後の利用、長期休暇の利用等、子どもや家族等の市民、観光客が利用しやすい開館日数・時間を設定する。
- 週休1日を基本とし、長期休暇等、多くの利用者が見込める時期は無休を検討する。
- 利用状況に応じ、夕方や夜間利用を促すため、開館時間の延長も検討する。

(5) 利用料金の考え方

- 恒常的な財政負担を軽減し、施設を安定的に運営していくことと、受益者負担の観点から、利用料を設定する。展示コンテンツの観覧や講座・講演等のプログラムは利用料の徴収を基本とし、適切な料金を設定していく。
- 利用者に大きな負担をかけず、気軽に利用しやすいことへ配慮し、団体・児童・生徒・高齢者利用等は減免措置も検討する。
- コンテンツやプログラムは良質で安価に提供できることを基本とするが、運営負担や維持負担の大きい性質のものは利用料にプラスし課金も検討していく。

表：周辺の類似施設や平和をテーマにした展示施設の利用料金例

施設名	利用料	減免対象	減免措置	延床面積
敦賀市立博物館	300円	団体250円	高校生以下無料	1452㎡
敦賀赤レンガ倉庫	400円	団体320円 子ども200/160円	3歳以下無料	1080㎡
若狭歴史博物館	300円	団体240円 子ども・高齢者無料	障がい者も減免	3218㎡
舞鶴引揚記念館	300円	団体200円 学生150円	市内学生無料	936㎡
舞鶴赤れんが博物館	300円	団体200円、学生150円 ※1	市内学生無料	842㎡
長浜城歴史博物館	400円	団体320円 小中200/160円		1836㎡
広島市平和記念資料館	200円	団体200円、高校生100円 ※2	中学生以下無料	—
杉原千畝記念館	300円	団体250円	中学生以下無料	—

※1：赤れんがパークとセット割引あり（2施設で400円）

※2：高校生の団体及び土曜利用は無料、平和学習利用は大人・子どもともに無料

4. 鉄道遺産関連の管理のあり方

- 転車台とキハ28形気動車等の鉄道遺産は、一体的な運用や資源間の連携が必須となるため、今後、その管理主体や協議体、各資源の管理運営のあり方は慎重に検討していく。

5. 金ヶ崎周辺エリアの管理のあり方

- 周辺エリアには、既に指定管理者制度を導入している赤レンガ倉庫や、将来的にはカフェやショップ等、民間企業の誘致を視野に入れていることから、今後、その管理主体や協議体のあり方等について慎重に検討していく。

第8章 事業推進計画

1. 事業スケジュール

- 平成34(2022)年度の北陸新幹線の敦賀延伸開業を見据えてムゼウムの整備や鉄道遺産の活用を実施する。
- また、金ヶ崎周辺整備構想で示された、民間事業者の誘致によるカフェや物販機能の実現に向けても準備を行っていく。

表：事業スケジュール

	平成 29 年度	30 年度	31 年度	32 年度	33 年度	34 年度
ムゼウム	基本計画	建築実施設計	建築工事	運営準備 供用開始		北陸新幹線敦賀開業
	建築基本設計	展示設計	展示製作			
鉄道遺産	計画・調査	用地協議	測量・設計	整備工事		供用開始
民間活用		用地協議	内容検討・ニーズ調査・募集	設計・整備工事		

2. 事業予算

- ムゼウムの整備に係る事業費は、国土交通省の景観まちづくり刷新支援事業によって整備していく。
- 金ヶ崎周辺エリアの面的整備や鉄道遺産の活用に必要な予算は、福井県と協議しながら国庫補助等の外部資金の活用を図りながら財源を確保していく。

3. 今後の検討事項

- 金ヶ崎エリア全体に関しては、金ヶ崎周辺整備構想で示された、民間事業者の誘致によるカフェや物販機能の実現に向けても準備を行っていく。
- ムゼウムの拡充に関しては、今後、建築実施設計と展示設計によって最適な配置案を決定し、具体化していくとともに、管理運営方法等に関して検討を進めていく。
- 鉄道遺産の活用に関しては、今後、整備の具体化について福井県と協議・検討を行っていく。
- 鉄道遺産の活用が決定した後は、金ヶ崎エリア全体の管理運営と併せたエリアでの集客方法等についても検討する必要がある。

資料編 委員会及び設置要綱

資料1 金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会等名簿

(1) 金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会名簿

区分	氏名		所属
	当初	最終	
学識経験者	◎井上 武史	◎井上 武史	東洋大学経済学部総合政策学科准教授
各種団体 (8名)	○奥瀬 浩之	○奥瀬 浩之	「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会
	奥井 純子	奥井 純子	敦賀商工会議所
	橋本 貴史	橋本 貴史	一般社団法人敦賀観光協会
	岸本 昇	岸本 昇	一般社団法人若狭湾観光連盟
	碓 望	碓 望	NPO法人THAP
	花木 喜美恵	小澤 長裕	敦賀市教育委員会
	長谷川 英一	吉田 正武	株式会社福井銀行敦賀支店
	藤本 昇明	藤本 昇明	敦賀信用金庫

◎:委員長、○:副委員長

事務局	敦賀市産業経済部新幹線まちづくり課
コンサルタント	株式会社丹青社

(2) 金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会オブザーバー名簿

国土交通省	近畿地方整備局建政部都市整備課長
	北陸地方整備局敦賀港湾事務所長
福井県	総合政策部交通まちづくり課長
	土木部港湾空港課長
	観光営業部観光振興課長
敦賀市	企画政策部ふるさと創生課長
	建設部住宅政策課長
	都市整備部都市政策課長
	産業経済部人道の港発信室長
	教育委員会学校教育課長
	教育委員会文化振興課長

(3) 人道の港敦賀ムゼウム機能拡充検討部会名簿

区分	氏名		所属
	当初	最終	
各種団体 (10名)	◎碓 望	◎碓 望	NPO法人THAP
	○増田 正樹	○増田 正樹	観光ボランティアガイドつるが
	橋本 貴史	橋本 貴史	一般社団法人敦賀観光協会
	花木 喜美恵	小澤 長裕	敦賀市教育委員会
	長谷川 英一	吉田 正武	株式会社福井銀行敦賀支店
	小西 清誉	小西 清誉	敦賀商工会議所青年部
	坂本 聡	坂本 聡	港都つるが株式会社
	岩瀬 浩章	水原 隆	敦賀市PTA連合会
	本庄 志帆里	畑中 亜美	敦賀市産業経済部人道の港発信室
	井筒 康人	中野 拓郎	敦賀市教育委員会文化振興課

◎:部会長、○:副部会長

(4) 鉄道遺産等保存活用検討部会名簿

区分	氏名		所属
	当初	最終	
各種団体 (9名)	◎奥瀬 浩之	◎奥瀬 浩之	「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会
	○岸本 昇	○岸本 昇	一般社団法人若狭湾観光連盟
	奥井 純子	奥井 純子	敦賀商工会議所
	藤本 昇明	藤本 昇明	敦賀信用金庫
	川上 信之	川上 信之	西日本旅客鉄道株式会社敦賀地域鉄道部
	高橋 顕	高橋 秀仁	日本貨物鉄道株式会社経営統括本部
	大野 富夫	大野 富夫	日本海地誌調査研究会
	猪嶋 宏記	龍田 光幸	福井県総合政策部交通まちづくり課
	奥村 香子	奥村 香子	敦賀市教育委員会文化振興課

◎:部会長、○:副部会長

資料2 委員会等設置要綱

(1) 金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会設置要綱

(設置)

第1条

北陸新幹線敦賀開業に伴う受け皿づくりとして、金ヶ崎周辺整備構想に基づく集客施設の整備を進めるため、「人道の港ブランド」の認知度向上に伴う来館者数の急激な増加等の理由により手狭となってきた「人道の港敦賀ムゼウム」の機能拡充や鉄道関連遺産に関する保存活用等、金ヶ崎周辺整備構想に基づく賑わい創出に向けた施設整備方針やデザイン等の基本計画を策定するため、金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 この委員会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 金ヶ崎周辺整備構想における「人道の港ムゼウム」機能拡充に係る基本計画の策定に関すること。
- (2) 金ヶ崎周辺整備構想における鉄道関連遺産に関する保存活用に係る基本計画の策定に関すること。
- (3) その他、施設整備計画の策定に必要なこと。

(組織等)

第3条 委員会は、委員12人以内をもって組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 各種団体が推薦する者
- (3) 事業実施主体となる団体及び個人等

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、当該委員会の目的が達成されたときまでとし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長1人及び副委員長1人を置く。

- 2 委員長及び副委員長は、委員の互選により選出する。
- 3 委員長は、委員会を代表し、会務を総括する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議等)

- 第6条 委員会の会議は、委員長が必要に応じて招集する。
- 2 委員会は、委員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない。
 - 3 委員長は、委員会の会議の議長となり、議事を整理する。
 - 4 委員長は、必要に応じて委員以外の者に委員会への出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
 - 5 委員会の会議は公開とする。ただし、委員長が非公開が相当であると認める場合には、委員会に諮って会議を非公開とすることができる。

(専門部会)

- 第7条 第2条の所掌事務を専門的な見地から研究・分析を行うことを目的として、委員会に専門部会（以下、「専門部会」という。）を置くことができる。
- 2 専門部会について、必要な事項は市長が別に定める。

(報告)

- 第8条 委員長は、委員会における協議結果を市長に報告するものとする。

(庶務)

- 第9条 委員会の庶務は、産業経済部新幹線まちづくり課において処理する。

(委任)

- 第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は市長が別に定める。

附 則

- この要綱は、平成29年5月22日から施行する。

(2) 金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会に係る専門部会設置要綱

(設置)

第1条

金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会設置要綱第7条の規定に基づき、「人道の港敦賀ムゼウム」の機能拡充や鉄道関連遺産に関する保存活用等について、専門的な見地から研究・分析を行うことを目的として、金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会に係る専門部会を設置する。

(専門部会)

第2条 次の専門部会を設置し、所掌事務は次のとおりとする。

(1) 人道の港敦賀ムゼウム機能拡充検討部会

人道の港敦賀ムゼウムの機能拡充等について専門的な知見から研究・分析を行うこと

(2) 鉄道遺産等保存活用検討部会

鉄道関連遺産に関する保存活用等について専門的な知見から研究・分析を行うこと

(組織等)

第3条 専門部会は、部会員12人以内をもって組織する。

2 部会員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

(1) 委員会委員

(2) 各種団体が推薦する者

(3) 事業実施主体となる団体及び個人等

(部会員の任期)

第4条 部会員の任期は、当該部会の目的が達成されたときまでとし、補欠の部会員の任期は、前任者の残任期間とする。

(部会長及び副部会長)

第5条 専門部会に部会長1人及び副部会長1人を置く。

2 部会長は、部会員の互選により選出する。

3 部会長は、部会員を代表し、会務を総括する。

4 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故あるとき、又は部会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議等)

第6条 専門部会の会議は、部会長が必要に応じて招集する。

2 専門部会は、部会員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 部会長は、専門部会の会議の議長となり、議事を整理する。

4 部会長は、必要に応じて部会員以外の者に専門部会への出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

5 専門部会の会議は非公開とする。ただし、部会長が公開が相当であると認める場合には、専門部会に諮って会議を公開とすることができる。

(報告)

第7条 部会長は、専門部会における協議結果を委員会に報告する。

(庶務)

第8条 専門部会の庶務は、産業経済部新幹線まちづくり課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は市長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成29年5月22日から施行する。

金ヶ崎周辺施設整備基本計画
平成30年6月

問合先:〒914-8501
福井県敦賀市中央町2丁目1番1号
電話:0770-21-1111(代表)
敦賀市産業経済部新幹線まちづくり課