

金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会

第1回説明資料

平成29年5月22日

敦賀市産業経済部新幹線まちづくり課

目次

1. 敦賀市と金ヶ崎周辺地区の現況	3
2. 敦賀市の上位計画	16
3. 敦賀市と金ヶ崎周辺地区の課題	25
4. 新展開に向けた方策(仮説)	30

1. 敦賀市と金ヶ崎周辺地区の現況

1. 敦賀市の観光動向

(1) 主要観光スポット(市街地)

① 氣比神宮周辺

- 氣比神宮、キッズパークつるが 等

② 金ヶ崎地区周辺

- 赤レンガ倉庫、旧敦賀港駅舎
- 人道の港「敦賀ムゼウム」
- 金崎宮・金ヶ崎城跡 等

③ 舟溜り地区周辺

- 市立博物館、山車会館
- 町家ショップ、紙わらべ資料館 等

④ 氣比の松原

- 名勝氣比の松原、来迎寺 等

⑤ 敦賀駅周辺

- オルパーク、駅前商店街、シンボルロード 等



1. 敦賀市の観光動向

(2) 観光客数の推移

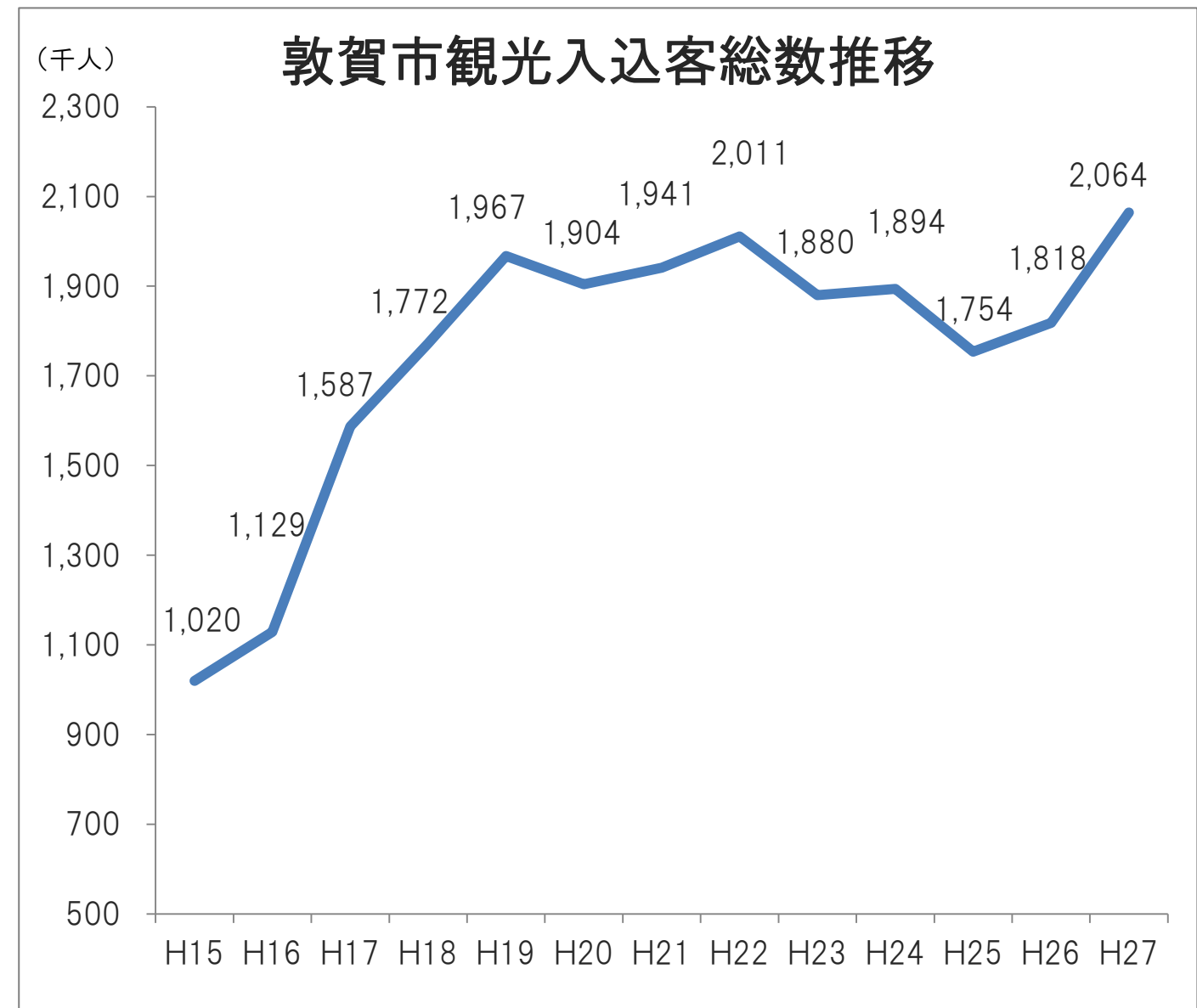
近年は増減を繰り返す。

- 平成15年 約102万人

▼ **約2倍増加**

平成19年 約197万人

- 平成19年からは、微増減を繰り返す。
- 平成27年は約206万人で、最も多くの観光客数を記録。



(3) 今後の展望

平成34年度に北陸新幹線が延伸。さらなる飛躍を期待。

- 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。**

1. 敦賀市の観光動向

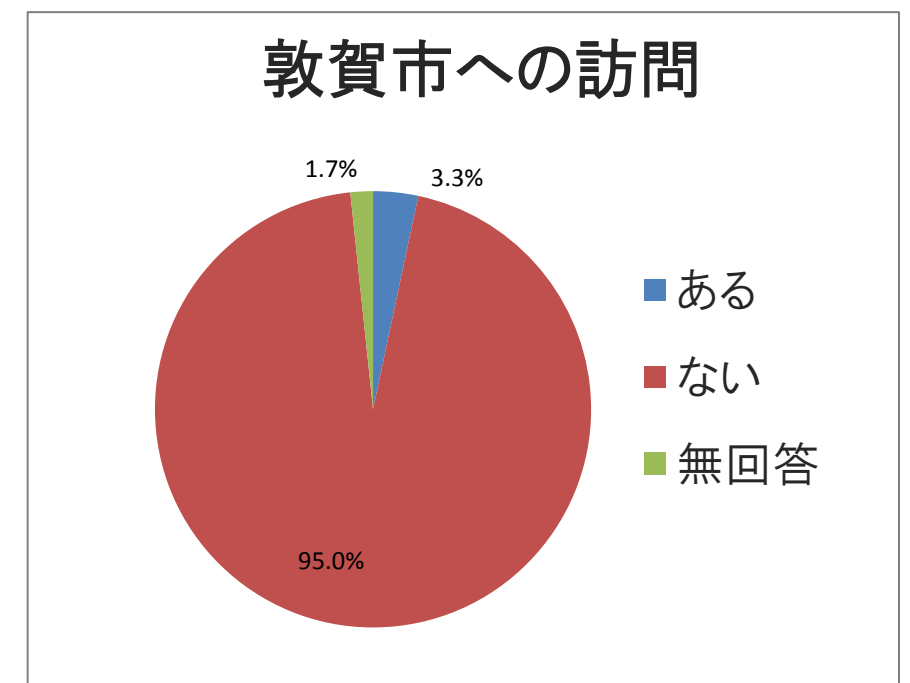
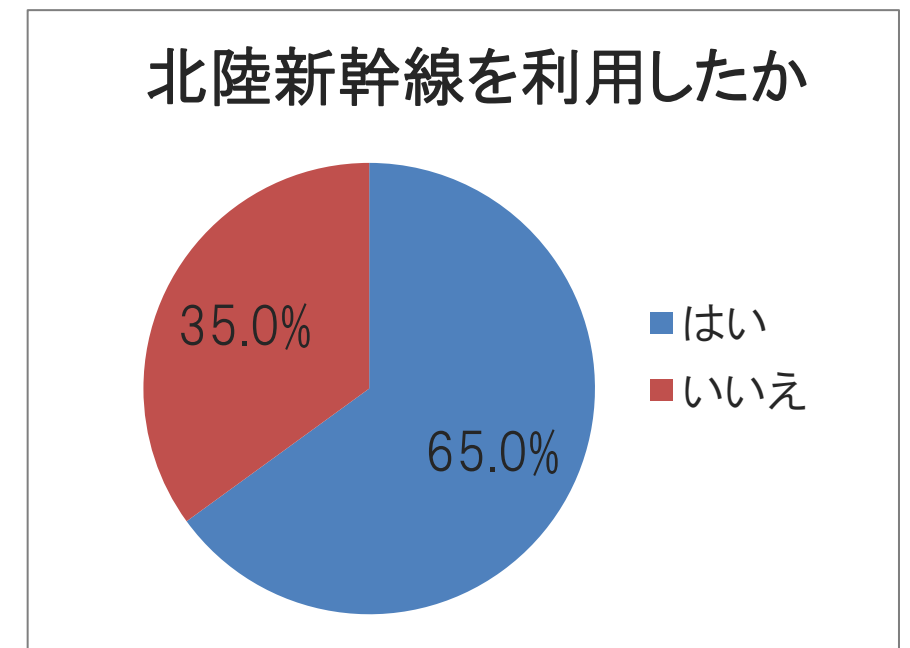
(4) 観光客意識調査結果

金沢を訪れている観光客は、ほとんどが敦賀を訪れたことがない。

※(株)JTB中部による北陸新幹線敦賀開業受け皿づくり検討業務
(観光客に向けたアンケート調査等)より抜粋

①金沢市を訪れた観光客へのアンケート結果

- 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**が目立った。
- 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。



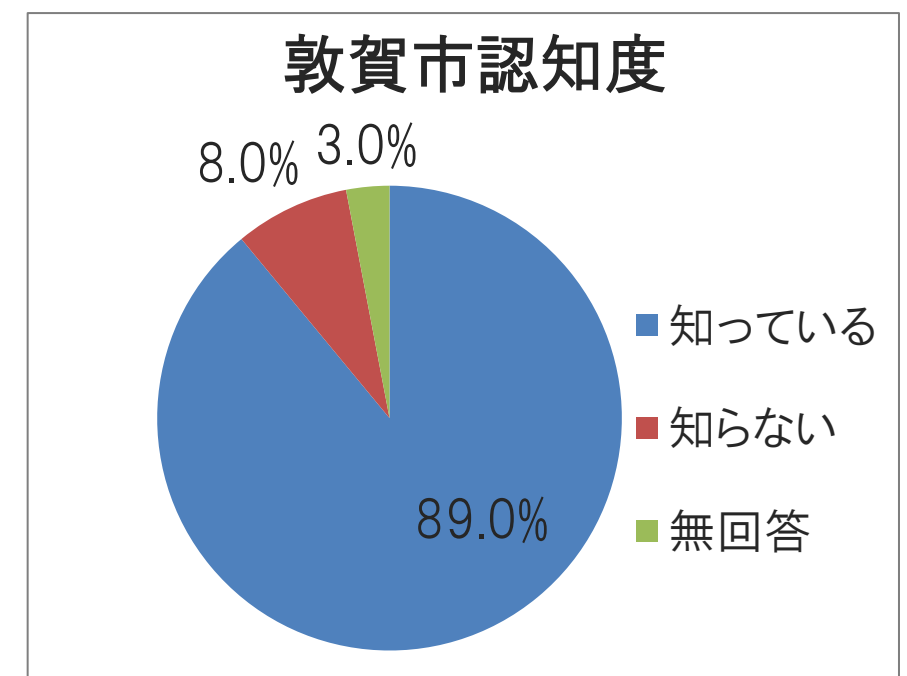
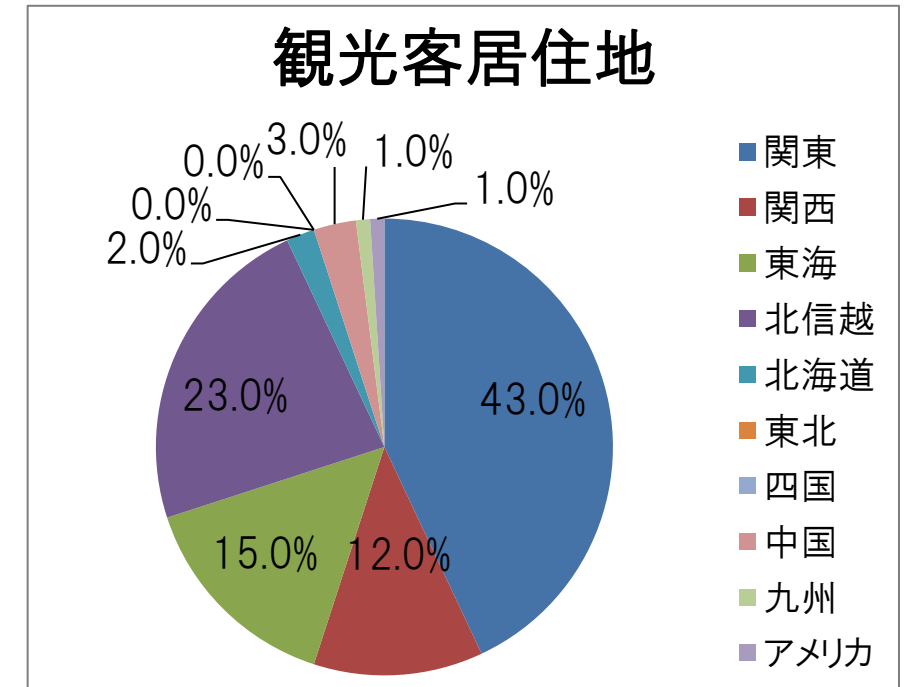
1. 敦賀市の観光動向

(4) 観光客意識調査結果

富山を訪れている観光客は、敦賀の存在を知ってはいるものの、具体的なイメージがなく、認識不足。

② 富山市を訪れた観光客へのアンケート結果

- 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。
- しかし、敦賀市のイメージは未記入が多く、認知度はあるが、認識は低いと推測できる。
- 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。



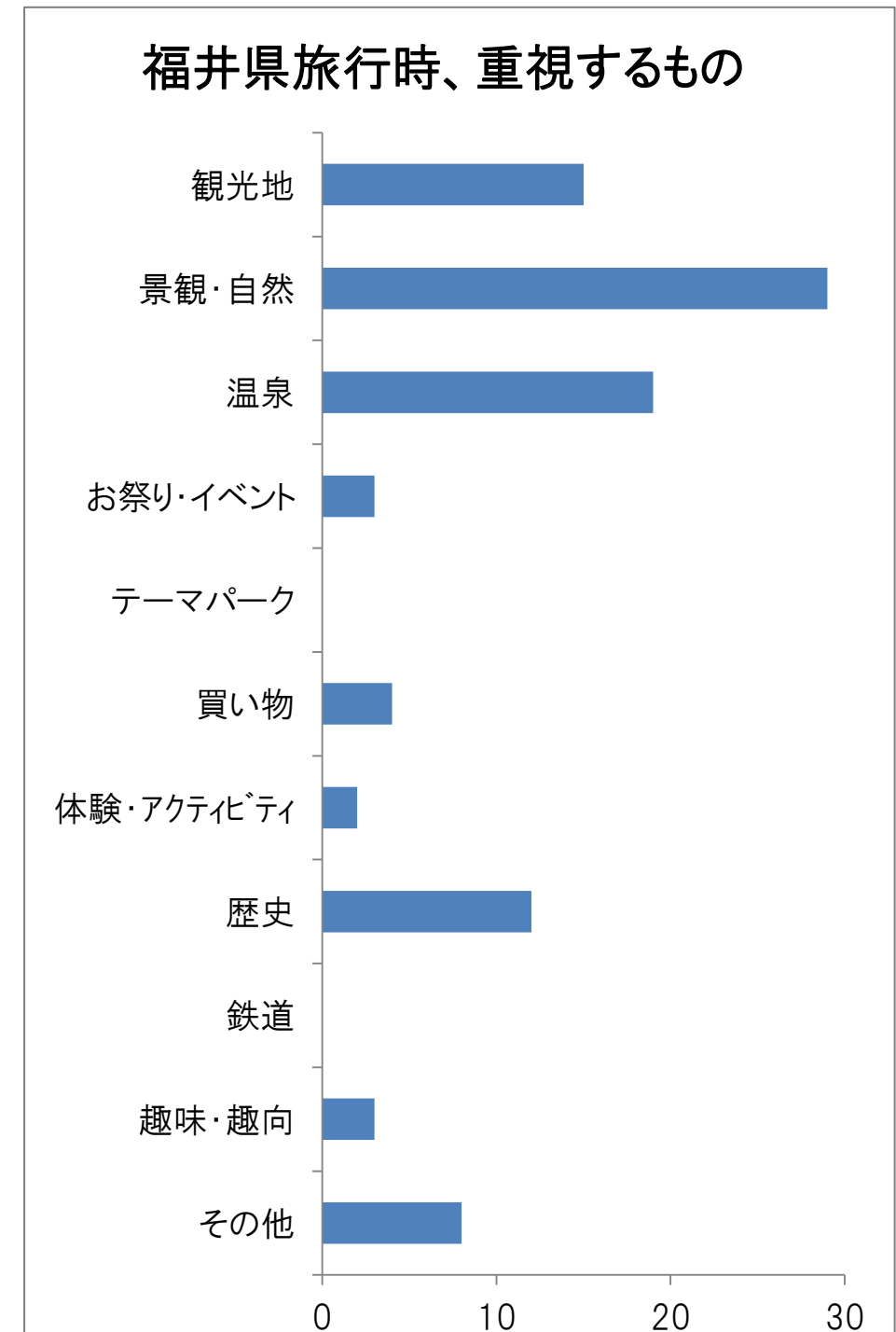
1. 敦賀市の観光動向

(4) 観光客意識調査結果

敦賀を訪れている観光客も、敦賀のイメージが定まっていない。

③ 敦賀市を訪れた観光客へのアンケート結果

- 出発地は、関西36%、関東22%、東海19%。福井県への旅行動機は、「**景観・自然**」を最も重視している。次に、「温泉」「観光地」「歴史」。
- 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」「金崎宮」。
- 「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。
- **敦賀のイメージはやはり定まっていない**。敦賀の主なイメージは、「海・港町」「原発」「海産物」等。



1. 敦賀市の観光動向

(4) 観光客意識調査結果

「敦賀ブランド」として、誰でも知っている「敦賀コンテンツ」確立へ

④ 調査結果の所感・まとめ

- 敦賀には着地型コンテンツになるものはあるが、**メインとなるキラーコンテンツが首都圏へ全く浸透してない。**
- まつりや花火等のイベントは、全国各地に数多くあり、敦賀が突出してアピールできるものではない。
- ソースカツ丼やそば、ふぐも福井県の認識。敦賀独自のものではない。
- 市内のアクセスとして周遊バスがあるが、本数も多くなく、利便性はよくない。
- 観光コースに「**ハコモノ**」**施設が多い印象**。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。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。
- 北陸新幹線の開業に向け、「敦賀ブランド」を確立して、広域観光のルートづくりが必要。

2. 金ヶ崎周辺地区の概要

(1) 金ヶ崎周辺地区

国内有数の港町だった頃の面影を残すエリア

- 明治時代にはウラジオストクとの間に定期船が開かれ、ロシアとの貿易や国際郵便の経由等で大いに栄えた。
- 東京(新橋)からパリを結ぶ欧亜国際連絡列車も運行されていた(敦賀から船、シベリア鉄道経由)。
- 敦賀は「港と鉄道」で欧州に開かれた、名実ともに「日本の玄関」だった。
- 港湾設備の拡充により、当時の面影はないが、港湾・鉄道遺産が往時を偲ぶよすがとなっている。
- 赤レンガ倉庫の整備が話題を呼び、昨年度は観光客が倍増している。



	27(2015)年度	28(2016)年度
観光客数	156,200人	356,100人

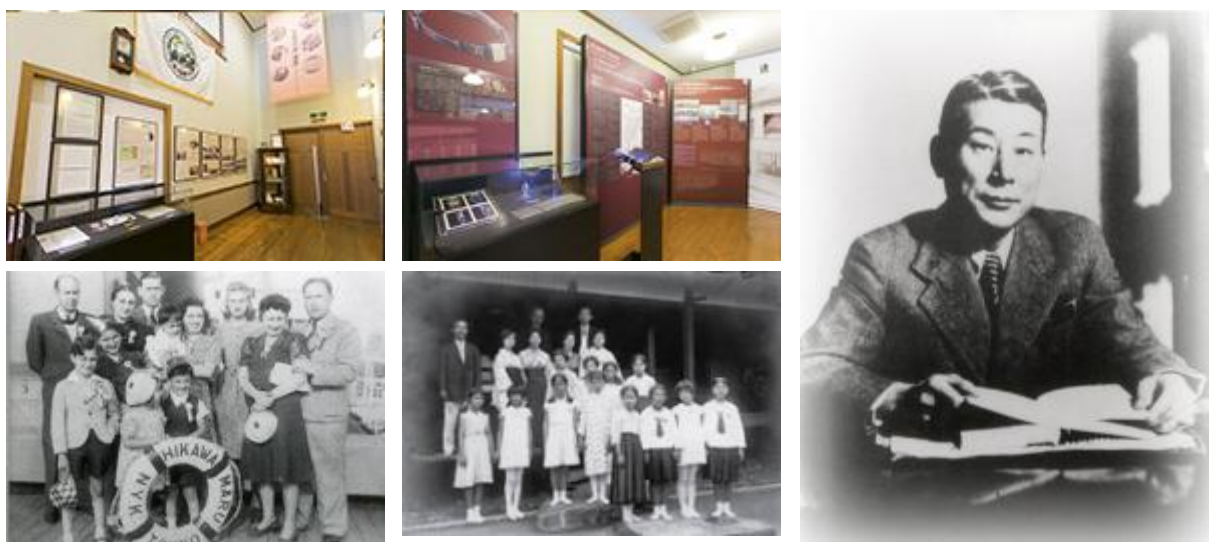
※赤レンガ倉庫・ランプ小屋・旧敦賀港駅舎・ムゼウムの年間利用者数+ミライエ動員数

2. 金ヶ崎周辺地区の概要

(2) 人道の港 敦賀ムゼウム

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

- 東洋の波止場と謳われた敦賀港は、過去に幾度も難民を受け入れている。
- 大正9(1920)年と11(1922)年には、混乱するシベリアから、日本赤十字社により約800人のポーランド孤児が救われた。
- 昭和15(1940)年には、杉原千畝の「命のビザ」によって、およそ4~6000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。
- 本館は、これらの事績を伝える目的で、平成20(2008)年に開館した。
- 杉原千畝の映画化や、世界記憶遺産への登録申請で注目を浴び、昨年度は倍近く利用者数を伸ばしている。



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

2. 金ヶ崎周辺地区の概要

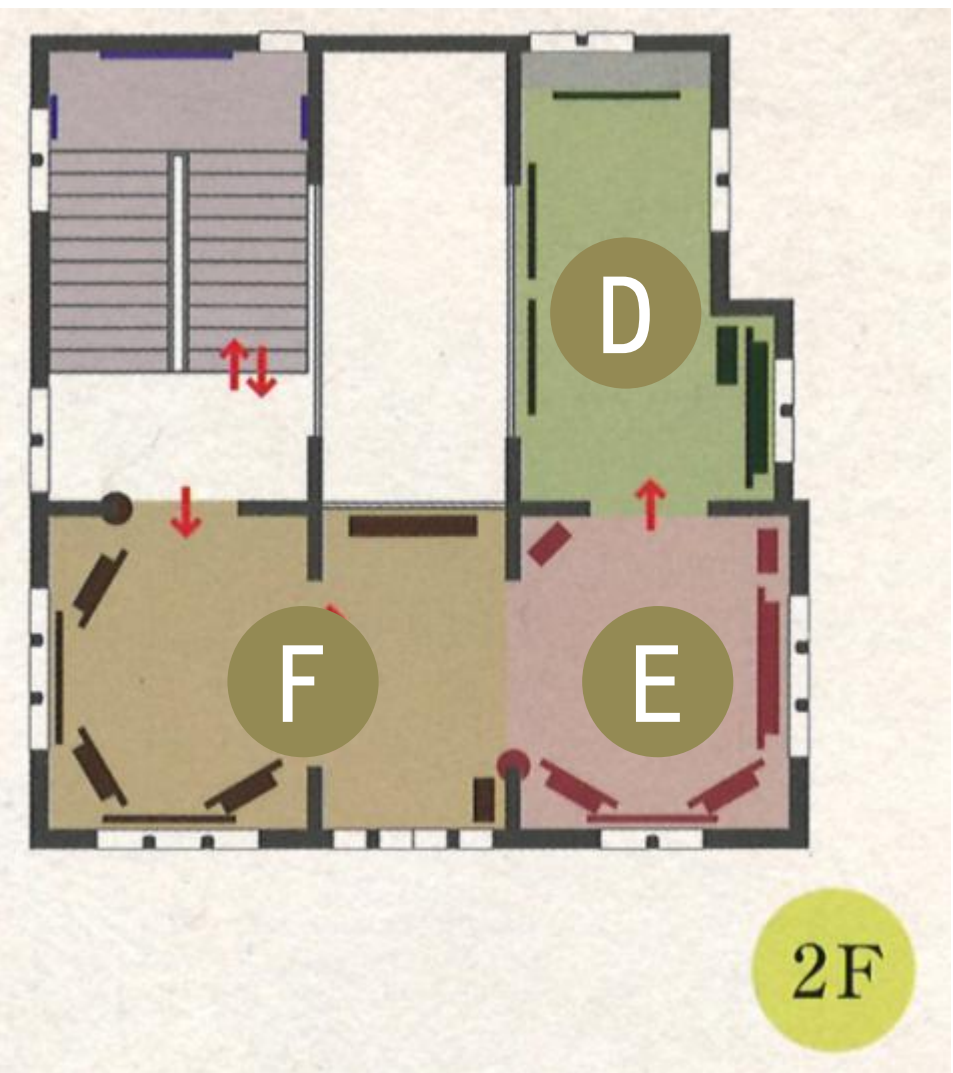
(2) 人道の港 敦賀ムゼウム

延床面積	展示面積
278㎡	177㎡

- A.大陸への玄関・敦賀港
東洋の波止場
- B.欧亜国際連絡列車
大陸横断
- C.交流コーナー
来館者のメッセージ交流



- D.杉原千畝コーナー
博愛精神第一
- E.ユダヤ人難民
自由と平和
- F.ポーランド孤児
感謝



2. 金ヶ崎周辺地区の概要

(3) 敦賀赤レンガ倉庫 巨大ノスタルジオラマ

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

- 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。登録有形文化財。
- 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。
- 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。



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

※約5ヶ月間

2. 金ヶ崎周辺地区の概要

(4) 港湾遺産・鉄道遺産

①旧敦賀港駅舎(敦賀鉄道資料館)

- 東京～パリを17日間で結んだ、かつてのヨーロッパへの最短路、欧亜国際連絡列車の発着駅を再現。
- 現在は鉄道の歴史を紹介している。

②旧敦賀港駅ランプ小屋

- 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築。現在は修復され公開中。

③北陸本線貨物支線(敦賀港線)

- 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。
- 平成21(2009)年に休止され、現在は利用されていない。



2. 金ヶ崎周辺地区の概要

(5) その他の歴史資源

① 金崎宮

- 祭神は南朝の恒良親王と高良親王。
- 約千本のソメイヨシノがあり、県内屈指の桜の名所として知られ、4月上旬には神事・花換まつりが行われる。



② 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)。

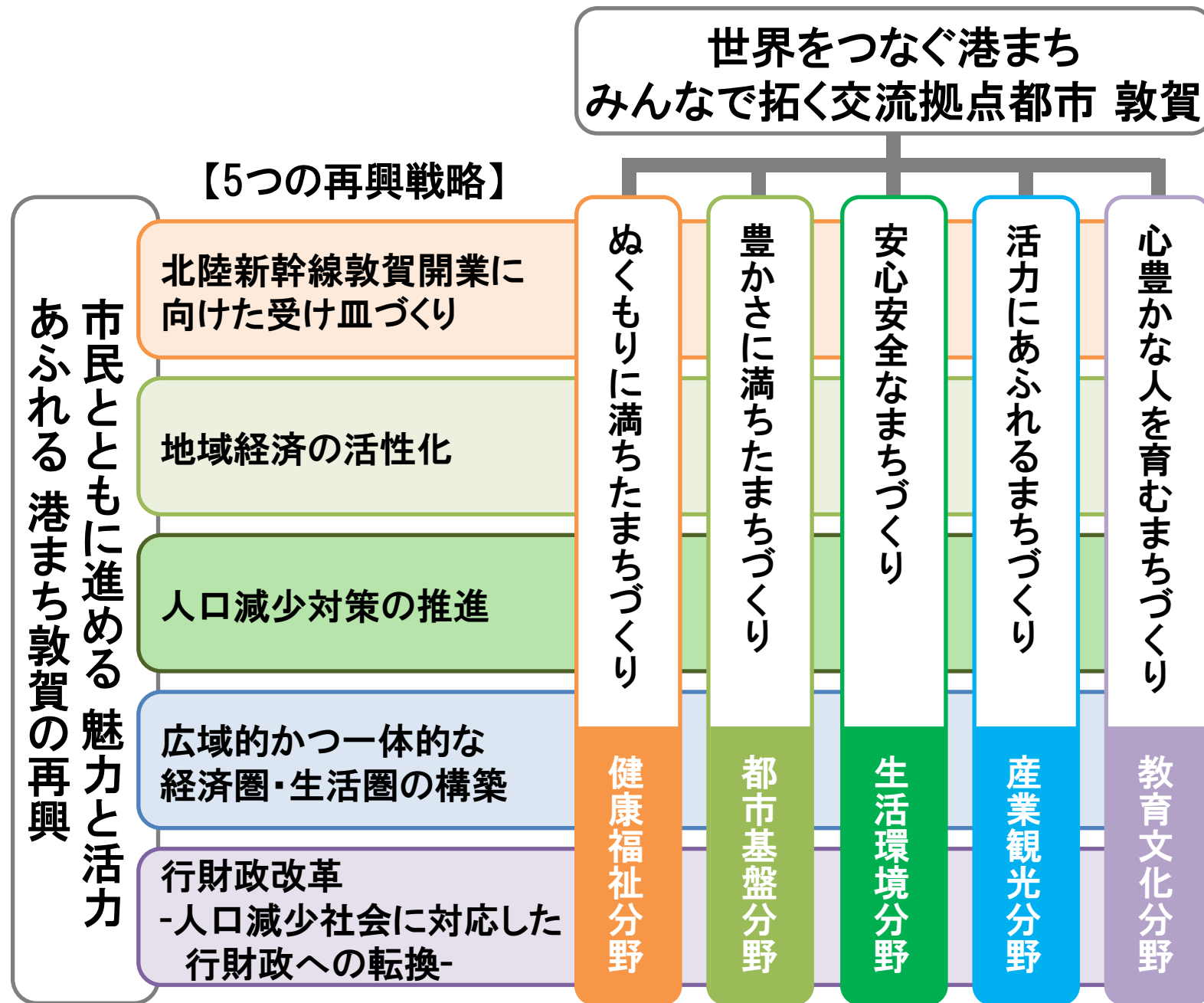


2. 敦賀市の上位計画

1. 第6次敦賀市総合計画後期基本計画実施計画

(1) 敦賀市再興プラン全体像

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



【前期基本計画中の社会変化】

- 北陸新幹線金沢・敦賀間の着工認可(平成34年度開業予定)。
- 原子力発電所の長期運転停止による地域経済の停滞。
- 見通しを上回る人口減少。少子高齢化の加速。

後期基本計画で対応

1. 第6次敦賀市総合計画後期基本計画実施計画

(2) 金ヶ崎周辺施設整備の位置付け

再興戦略1

北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり

- 敦賀のイメージ戦略の推進
- 各地域資源を活かした回遊性を創出する観光資源開発
- 二次交通等の充実

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

- テーマ性を持った一体的整備
- 回遊性の向上
- 官民の連携と民間主導の重視

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 (平成25年度～34年度)

(1) 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】

(2) 基本方針

多様な観光資源の活用と保全

マーケティング戦略の推進

ホスピタリティの充実

観光振興の推進体制の強化

(3) 目標値

目標指数	平成24年(基準)	平成26年	平成30年	平成34年
敦賀市観光入込客数	190万人	200万人	223万人	240万人
うち宿泊観光客数	13.3万人	14万人	19万人	21万人
観光消費額	44億円	48億円	63億円	66億円

3. 景観まちづくり刷新モデル地区に選定

福井県敦賀市 ～観光拠点「人道の港」の整備とまちなみ刷新～



敦賀市概要

市域面積: 251.34 km²
 人口: 66,842 人
 予算規模: 253億円
 (H28一般会計当初予算)
 財政力指数: 0.969

景観刷新モデル地区概要

面積: 約1.6km²
 主な移動方法: 徒歩、自転車、周遊観光バス
 JR敦賀駅より徒歩(自転車)で
 (1) 金ヶ崎周辺 30分(10分)
 (2) 舟溜り地区 30分(10分)
 (3) 氣比神宮 15分(5分)

3年間で実施する主な事業

- ① 観光交流センター 4棟 A=740 m²
- ② 駐車場の整備 2箇所
 a: 施設付属駐車場A=6,000m²
 b: 駅前立体駐車場A=2,600m²
- ③ 道路空間美装化 L=800m
- ④ レンサイクルステーション 11箇所

事業実施箇所及びモデル地区等

クルーズ客船の景観
 金ヶ崎周辺エリア
 舟溜り地区
 本町商店街
 新幹線(予定)

【重文】
 市立博物館
 氣比神宮
 敦賀駅

松本零士作品
 モニュメント
 シンボルロード

赤レンガ倉庫

金ヶ崎緑地

【凡例】
 主な事業箇所
 モデル地区
 主要施設等
 重点景観形成エリア
 レンサイクル駅主要位置



III 事業の実現可能性

○すでに市民の理解を得ているグランドデザイン(金ヶ崎周辺整備構想等)に沿って事業を実施するため地元住民との調整は軽微なものが多く、事業の実現可能性は極めて高い。
 ○特に民間市民団体『敦賀・鉄道と港』まちづくり実行委員会が積極的に同エリア内で活動しており、すでに官民一体的な取り組みが進んでいることから、このノウハウを活かした事業の実施が可能である。

I 景観の刷新

① 観光交流センター「人道の港」交流施設整備事業

金ヶ崎周辺空撮図
 大正当時の建築物を復元
 整備構想の実現

建設予定地周辺
 大正頃の敦賀港
 金ヶ崎周辺の20～30年後 将来イメージ図

【整備コンセプト】
 敦賀ノスタルジウム
 (ノスタルジー+ミュージアム)

③ 本町通り(国道8号)道路空間美装化事業

【事業概要】
 ・歩道の美装化 ・景観植栽の充実
 ・ストリートファニチャー50個程度設置

※地元商店街と協議によりデザインを決定。今後実装あり
 ※景観計画への連携により、イメージ形成を行う。

IV 景観に関するこれまでの取組状況

○博物館通り賑わい創出プロジェクト
 道路の石畳化、電線地中化、町家建築物テナントミックス事業、朝市の実施、住民によるおもてなし事業「吊るし雛」等

手作り吊るし雛 before after

V 地域活性化への貢献

○北陸新幹線敦賀開業(H34年度末)に伴う観光客の受け皿として機能させ、新幹線整備効果を最大に高める。

VI 民間による取組内容

○民間団体「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会
 ・官による施設整備等に合わせた連携イベントを実施する等、ソフト面で重要な役割を果たしている団体
 ・メイン事業のイルミネーション事業では、市民総参加を目指し、市民から回収した家庭用廃油を扱い、運営はすべてボランティアスタッフ(約100人)で冬季50日間におよぶ金ヶ崎緑地でのイベントを実現
 ・夜の景観を演出し55,000人を動員

緑地一帯にLED40万球を設置(北陸ランクNo.1)

3. 金ヶ崎周辺整備構想 ～敦賀ノスタルジアム～

(1) 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。

(2) 整備構想の考え方

- 市民の願いである居心地の良い空間づくり、市民意見の反映。
- 恵まれた地域資源の活用(既存の建造物、人道の物語、自然・歴史資源)。
- 「鉄道」と「港」をテーマに、明治後期～昭和初期頃の時代を意識。
- 民間活力の導入による賑わい創出促進。

3. 金ヶ崎周辺整備構想 ～敦賀ノスタルジアム～ (3) 将来イメージ図



3. 金ヶ崎周辺整備構想 ～敦賀ノスタルジアム～

(4) 整備の方向性

古きよき時代を感じるゾーン

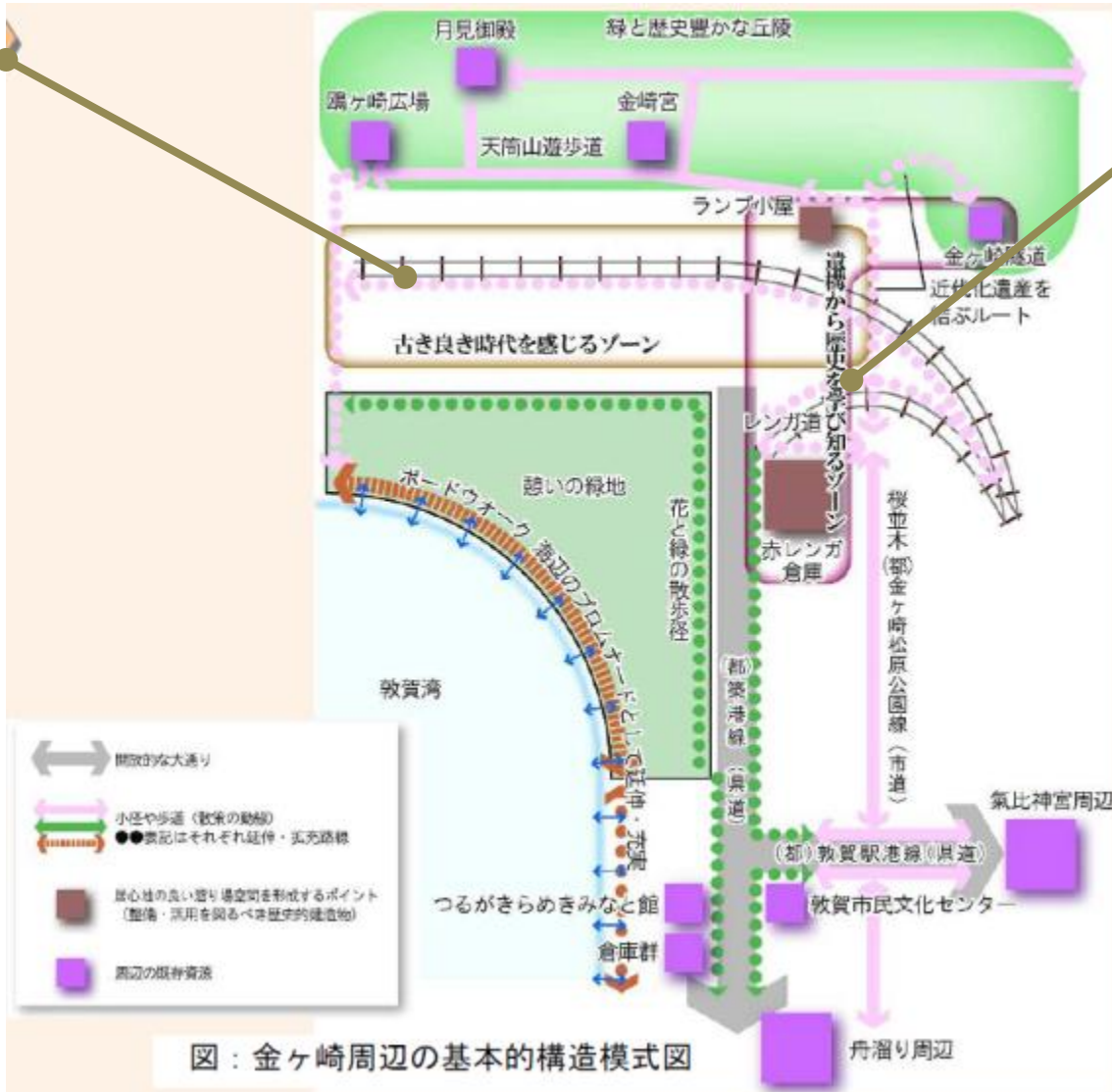
- 金ヶ崎の最も輝かしい時代、そして人道の港敦賀を象徴する場所。

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。

鉄道栈橋だった区域
プラットフォーム
乗降船場

赤レンガ倉庫
ランプ小屋
線路 等



図：金ヶ崎周辺の基本的構造模式図

3. 金ヶ崎周辺整備構想 ～敦賀ノスタルジアム～

(5) 計画検討と活動の経過

- 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(木) 第5回策定委員会
- 市民シンポジウム 平成24年1月28日(土)
- 「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. 敦賀市と金ヶ崎周辺地区の課題

1. 敦賀市の課題

観光客の 認識の不足

- 敦賀市と言えば「ここ！」と言える観光資源が、外部からは見えてこない(特に首都圏)。
- 敦賀市に行けば何があるのか、どんな楽しみがあるのか、多くの人は敦賀市をよく知らない。



観光拠点機能が 不十分

- 既存の観光資源を結びつける取り組みは発展途上の段階。
- 既存の関連施設の機能や、その魅力はそれぞれ限定的であり、敦賀市を観光する上でのセンターとなる機能が不在。

2. 金ヶ崎周辺地区の課題

古き良き敦賀の イメージが見えない

- 明治時代から戦前の、往時を偲ぶ資源はいくつも点在するが、それらは点に過ぎない。
- 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、全体的にはノスタルジックな雰囲気を感じにくい。



金ヶ崎周辺を巡る しかけに乏しい

- 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、殺風景な場所が多い。
- 実際以上の距離感を感じる。
- 金ヶ崎地区を散策していても目に見える景色に乏しく、まち歩きの動機が得られにくい。

3. 人道の港敦賀ムゼウムの課題

メッセージを伝えるためのコンテンツの不足



- 敦賀は戦時中に空襲を受けたこともあり、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。
- また、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きた**。



3. 人道の港敦賀ムゼウムの課題

観光客を受け入れるスペースの不足



- 建物が手狭で、展示は窮屈な印象を受ける。
- 団体利用には絶対的なスペースが不足。一度に40人程度を受け入れるとキャパオーバー。
- 現在、学習利用は、きらめきみなど館で事前レクチャー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。
- バリアフリー化も十分ではない。

4. 新展開に向けた 方策(仮説)

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、ストーリーと場の実現



3つの取り組みで敦賀市のブランド向上に寄与

1. 方策(仮説) 1

既存資源・取り組みの有効活用

(1) 遺構の有効活用

- 既に整備された赤レンガ倉庫やランプ小屋に加え、放置状態の敦賀港線の線路等、鉄道遺産や港湾遺産等、まず、あるものは有効に活用していく。

(2) 取り組みの発展拡張

- つるが「鉄道と港」フェスティバルをはじめとする、「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会の数々の取り組みに磨きをかけていく。
- 市民の機運を醸成し、中長期的に人材を育成、担い手を育てる。



※SL敦賀きらめき号(平成16年)

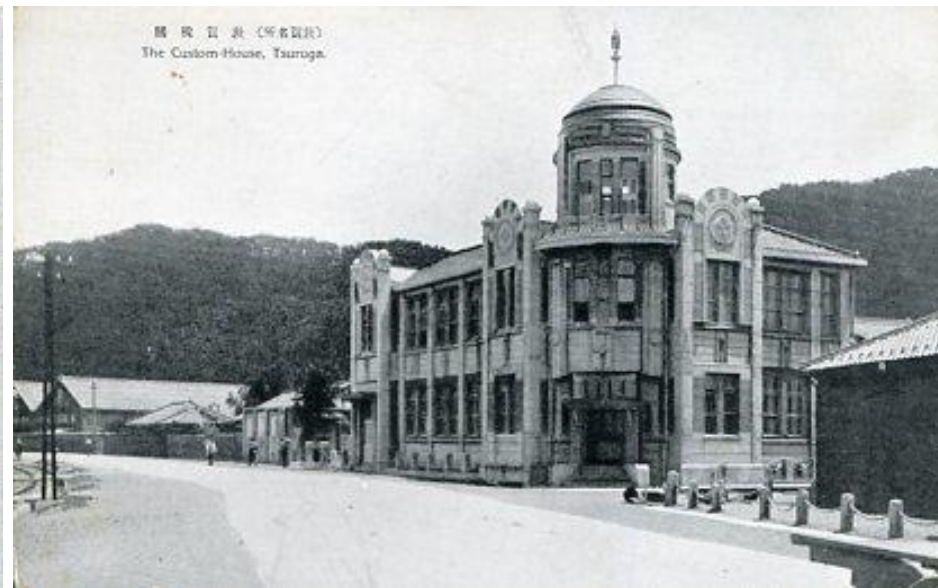
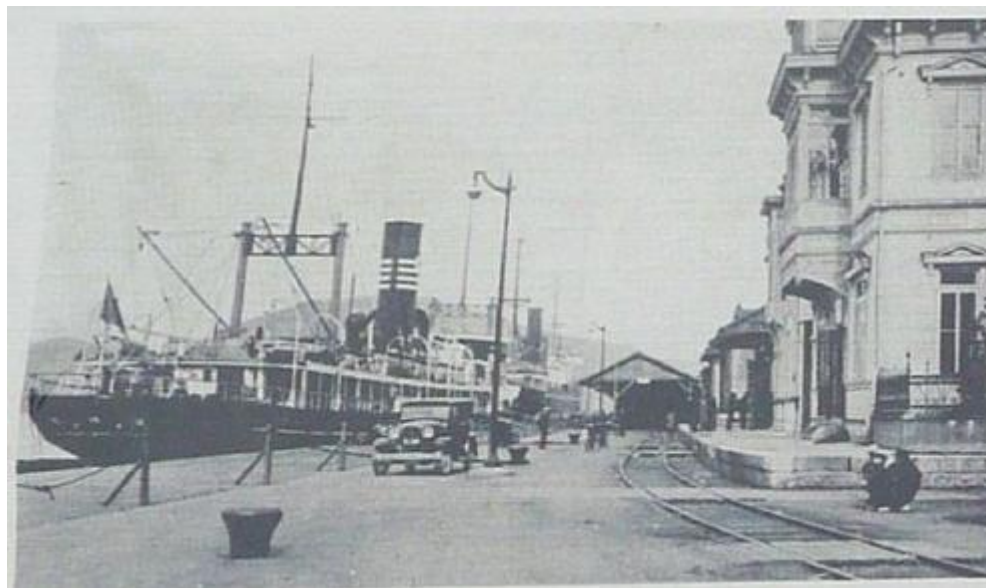


2. 方策(仮説)2

古きよき敦賀を可視化

(1) 景観づくり

- 明治～昭和初期を意識して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、敦賀の古き良き時代を解りやすく伝える。



(2) ストーリーづくり

- 金ヶ崎ならではのストーリーを提供して、ムゼウムをはじめとする点(資源)と点をつないで面で魅力を高める。
- エリアを巡らずにはいられなくなるようにする。

3. 方策(仮説)3

人道の港ブランドの確立

(1) やさしい人がいた街

- 敦賀の最も輝かしい時代に、市民は暖かく難民を受け入れた。この事実が輝きを増す。
- 「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。

(2) 命と平和の大切さ

- 敦賀の史実を通し、「命」の尊さ、「平和」の大切さを伝え、考えてもらう機会を提供する。
- 東アジアの緊張、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。

