

## 第6章 鉄道遺産の機能計画

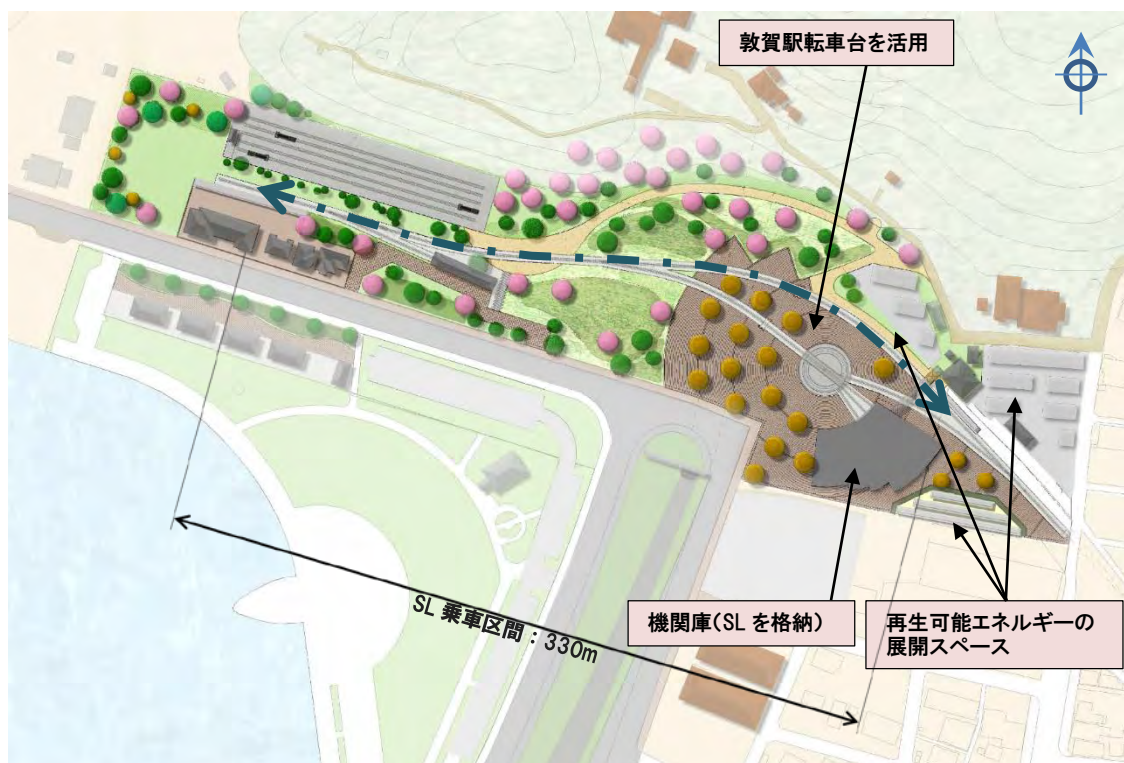
## 1. 鉄道遺産の機能計画の考え方

- 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。

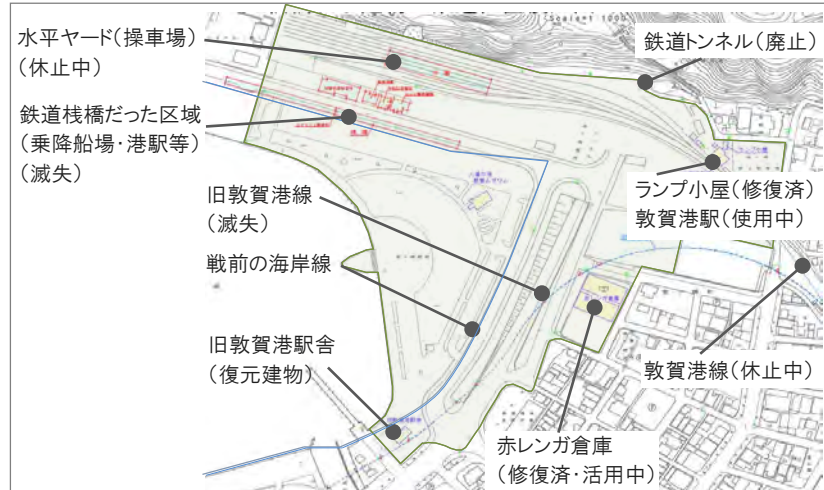
図：金ヶ崎における転車台とSLの活用可能性調査による施設配置イメージ（案）



### 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。

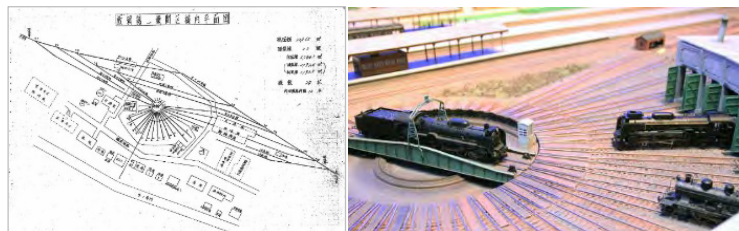
## ② 活用の考え方

- 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

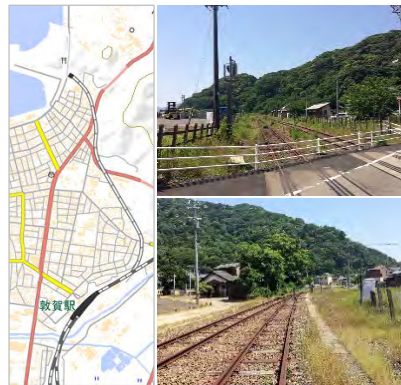


## (6) 北陸本線貨物支線（敦賀港線）

### 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	<b>公設公営</b> ● 従来の行政サービス	<b>公設民営</b> ● 管理運営委託(指定管理者制度を含む) ● 施設貸与 ● DBO
	民間	<b>民設公営</b> ● 施設受譲 ● 施設借用(リース)	<b>民設民営</b> ● 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"> <li>● 自治体の方針等を運営に直接反映しやすい。</li> <li>● 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。</li> <li>● 事業の安定性、継続性を担保しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 収入・支出に対するコスト意識が働きにくい。</li> <li>● 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。</li> </ul>

### (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"><li>● 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。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li></ul>

### (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

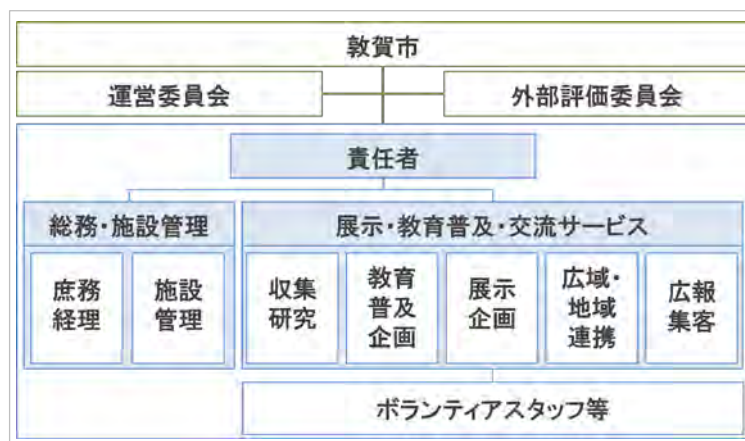
#### (2) 運営方式

- 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。