旧国鉄手宮線の活用について －懇話会の報告－

平成 21 年 3 月　旧国鉄手宮線活用懇話会

■　目 次

はじめに

１．これまでの歩み ---------- 1

２．旧国鉄手宮線の現状 ---------- 2

３．旧国鉄手宮線の活用状況 ---------- 7

４．周辺地域の特徴 ---------- 8

５．懇話会における主な意見 ---------- 10

６．基本的な考え方 ---------- 14

７．今後の取り組みについて ---------- 15

８．活用のアイデア ---------- 16

旧国鉄手宮線は、北海道開拓における物資輸送の拠点である小樽港から、幌内（現・三笠市）の良質な石炭を積み出すことを目的とした幌内鉄道の最初の開業区間として建設されました。1880（明治 13）年 11 月に小樽・手宮―札幌間が開通し、2 年後の 1882（明治 15）年に幌内までの全線が開通しています。北海道で最初の鉄道として開業し、石炭をはじめとする物資の輸送、旅客の運搬に利用され、小樽経済の発展のみならず日本の産業発展に大きく寄与したと言われています。

しかし、産業エネルギーが石炭から石油に移り変わり、物流システムも変化して、1962（昭和 37）年に旅客営業が廃止され、1985（昭和 60）年にすべての役割を終えました。

その後、市民が中心となり「旧国鉄手宮線打合せ会議」が発足するなど、跡地利用についての議論が交わされ、様々な検討が行われました。軌道輸送系とオープンスペース系での活用の可能性が議論される中、2001（平成 13）年に、小樽市が中央通り～寿司屋通り 510m区間の用地を取得し、将来の軌道輸送機関としての可能性を残しながらオープンスペースの整備を実施しています。そして、2007（平成 19）年に、残りの区間である中央通り～小樽市総合博物館間 1,160mの用地を取得しました。

旧国鉄手宮線は小樽運河と並ぶ小樽のシンボル的な産業遺産であるとともに、その位置的特性からまちづくりに貢献し得る可能性を秘めた市民の貴重な財産として活用することが求められています。

このような状況を踏まえ、市民の貴重な財産として跡地全体の有効活用を検討し、地域の魅力向上や活性化を図ることを目的とした旧国鉄手宮線活用懇話会を開催することとなりました。

懇話会は平成 20 年 2 月 26 日を初回に 5 回開催されました。様々な立場の市民により、活用の可能性、活用方策などについて自由な意見交換が行われました。

本報告書は、旧国鉄手宮線活用について検討を進める際の参考にしていただくために、懇話会で話し合われた内容をまとめたものです。今後、資料として活用していただくことを祈念します。

平成 21 年 3 月
旧国鉄手宮線活用懇話会　座長　中松　義治

■ 開催概要

	開催日	概　要
第 1 回	平成 20 年 2 月 26 日（火）	現状の認識と求める機能についての意見交換
第 2 回	平成 20 年 6 月 6 日（金）	活用のアイデアについての意見交換
第 3 回	平成 20 年 10 月 3 日（金）	現地見学：小樽市総合博物館～市立小樽文学館・美術館 拠点的整備についての意見交換
第 4 回	平成 21 年 1 月 23 日（金）	活用の方向性についての意見交換
第 5 回	平成 21 年 2 月 19 日（木）	今後の取り組み方についての意見交換

■ 旧国鉄手宮線活用懇話会　運営規程

（設　　置）
第 １条　旧国鉄手宮線は、北海道で最初に建設された幌内鉄道の起点として歴史的な産業遺産であり、市民の貴重な財産として跡地全体の有効活用を検討し、地域の魅力向上や活性化を図ることを目的とした旧国鉄手宮線活用懇話会（以下「懇話会」という。）を置く。

（組　　織）
第 ２条　懇話会は、小樽市中心市街地活性化協議会、北海道旅客鉄道株式会社、小樽商工会議所（女性会）、株式会社エフエム小樽放送局、社団法人小樽観光協会、小樽まちづくり協議会、小樽雪あかりの路実行委員会、おたるいか電祭り実行委員会、地元市民、及び国立大学法人小樽商科大学学生（以下「関係団体」という。）をもって組織し、その構成員は別表のとおりとする。

（オブザーバー）
第 ３条　懇話会は必要に応じて意見を求めるためオブザーバーを置くことができる。

（協議事項）
第 ４条　懇話会は、次に掲げる事項について協議する。
（１）　旧国鉄手宮線全体の活用について
（２）　旧国鉄手宮線沿線の活性化などについて
（３）　その他

（協議会の運営）
第 ５条　懇話会に座長を置くものとする。
２　座長は互選により選出する。
３　懇話会の会議は、必要に応じて座長が招集し、その議長となる。
４　座長は会議の運営上必要があると認めるときは、構成員以外の者に意見又は説明を求めることができる。
５　座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、構成員の互選により選出された者がその職務を代理する。

（事務局）
第 ６条　懇話会の事務局は、小樽市建設部まちづくり推進室まちづくり推進課に置く。

（委　　任）
第 ７条　この運営規程に定めるもののほか、懇話会等の運営に関し必要な事項は、座長が懇話会に諮って定める。

附　　則
この会則は、平成２０年 ２月２６日から施行する。

附　　則
この会則は、平成２０年 ６月　６日から施行する。

■ 旧国鉄手宮線活用懇話会構成員

※敬称略

所属団体等	氏　名	備　考
小樽市中心市街地活性化協議会	中松　義治	座長
北海道旅客鉄道株式会社	小玉　宏文	第１回
	井上　和久	第２回～第５回
小樽商工会議所（女性会）	小笠原　眞結美	
株式会社エフエム小樽放送局	石橋　やちよ	
社団法人小樽観光協会	小川原　格	
小樽まちづくり協議会	芳川　雅勝	
	谷内　馨一	
	藤本　哲哉	
小樽雪あかりの路実行委員会	米花　正浩	
おたるいか電祭り実行委員会	山下　秀治	
地元市民	嶋影　良彌	
	一鐵　陽子	
国立大学法人小樽商科大学学生	山中　千亜希	
	宮崎　　遥	
	山本　　嵩	

■ オブザーバー

※敬称略

小樽市経済部長	安達　栄次郎	第１回
小樽市産業港湾部長	磯谷　揚一	第２回～第５回
小樽市建設部長	嶋田　和男	第１回～第５回

■ 事務局

※敬称略

小樽市建設部 まちづくり推進室 まちづくり推進課	竹田　文隆	室長
	飯田　俊哉	課長
	小田　祐司	主査
	小原　　剛	主任

・旧国鉄手宮線の歴史

旧国鉄手宮線は、北海道開拓における物資輸送の拠点である小樽港から、幌内（現・三笠市）の良質な石炭を積み出すことを目的とした幌内鉄道の最初の開業区間として建設された。1880（明治 13）年 11 月に小樽・手宮―札幌間が開通し、2 年後の 1882（明治 15）年に幌内までの全線が開通した。北海道で最初の鉄道として開業し、石炭をはじめとする物資の輸送、旅客の運搬に利用され、小樽経済の発展のみならず日本の産業発展に大きく寄与した。

しかし、産業エネルギーが石炭から石油に移り変わり、物流システムも変化したことから、1962（昭和 37）年に旅客営業が廃止され、1985（昭和 60）年にすべての役割を終えた。

その後、2001（平成 13）年に、小樽市が中央通り～寿司屋通り 510m区間の用地を取得し、将来の輸送機関としての可能性を残しながら緑地整備を実施した。そして、2007（平成 19）年に、中央通り～小樽市総合博物館間 1,160mの用地を取得した。

小樽市総合博物館側の市道手宮川通から JR 函館本線と交差する南小樽駅までの延長約 2,600 メートルの区間について、「手宮線」の名称が 1909（明治 42）年より使用されている。

1880 年（明治13 年）	官営幌内鉄道　手宮～札幌間開通
1881 年（明治14 年）	明治天皇の御召列車運行（小樽～札幌）
1882 年（明治15 年）	手宮～幌内間全通
1885 年（明治18 年）	手宮機関庫竣工
1889 年（明治22 年）	北海道炭礦鉄道に譲渡
1895 年（明治28 年）	手宮工場で国産2番目の蒸気機関車を製作
1906 年（明治39 年）	鉄道国有法により国有化
1909 年（明治 42 年）	手宮～小樽（現南小樽）間の名称が「手宮線」となる
1962 年（昭和37 年）	旅客営業廃止
1985 年（昭和60 年）	手宮～南小樽間廃止
2001 年（平成13 年）	中央通り～市道於古発川通線（寿司屋通り）用地取得・暫定整備　　延長510m
2007 年（平成19 年）	中央通り～小樽市総合博物館の用地取得　延長1,160m

・廃線後の暫定整備までの経緯

営業を廃止した 1985（昭和 60）年に、市民が中心となり「旧国鉄手宮線打合せ会議」が発足し、跡地利用について検討が行われた。その結果、1996（平成 8）年に旧国鉄手宮線の線路を活用した路面電車の走行実現を目指す「軌道輸送系」と、散策路を基本として早期利用を実現する「オープンスペース系」の２案が提案され、実現に向けての具体的な検討が進められた。1998（平成 10）年に周辺住民を対象に行った「旧国鉄手宮線跡地活用調査」では、軌道輸送系を希望する住民が 23%、オープンスペース系を希望する住民が 48%、軌道輸送系とオープンスペースの両方を希望する住民が 19%という結果であった。

その後、小樽市では、事業の採算性や住民アンケート等の調査結果を基に、「旧国鉄手宮線は歴史的遺産であるとともに、その位置的特性からまちづくりに貢献し得る可能性を秘めた市民の貴重な財産である」、「当面の活用としては、将来の輸送機関としての可能性を残しながら、オープンスペースとして活用を図る方向で検討を進める」等の一定の方向を示した。

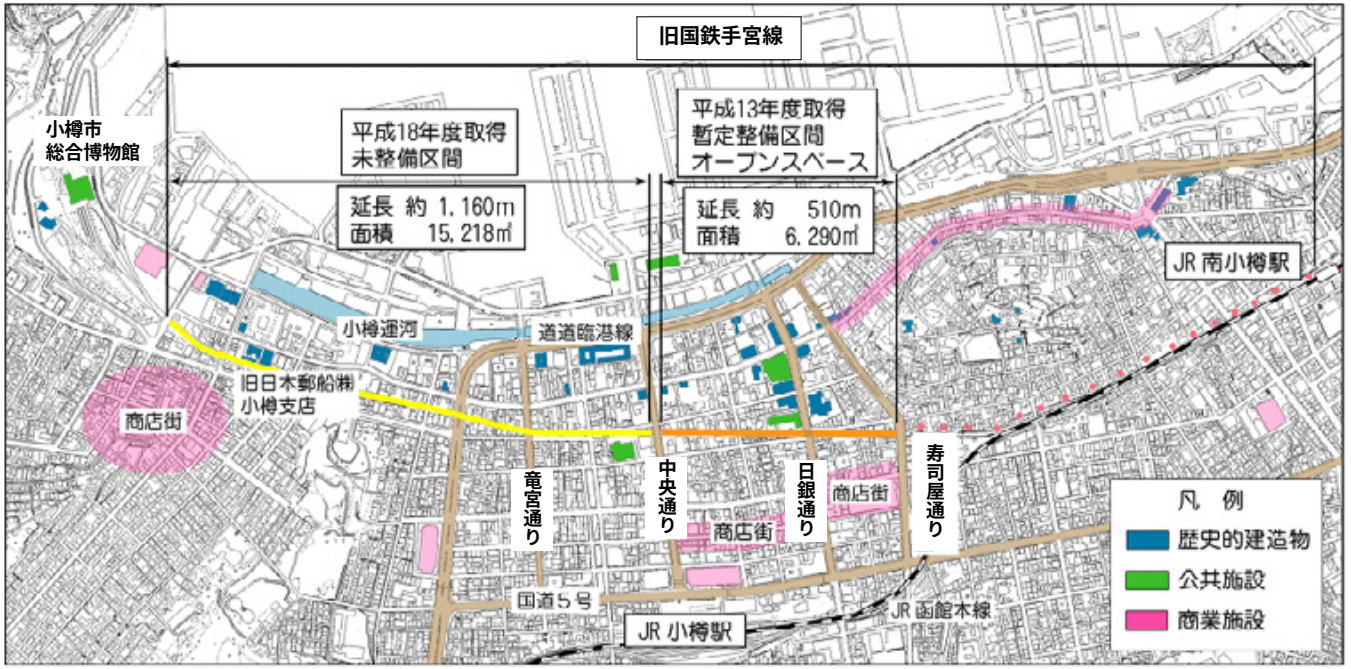
全線の抜本的な整備には時間と費用を要することから、当面は市の中心部である中央通り～寿司屋通りまでの区間の用地を取得し、歴史性を重視して既存鉄道施設を保全しながら素朴な風景を演出し、市民や観光客に親しまれるオープンスペースとして整備を行った。

・「軌道輸送系」と「オープンスペース系」の課題と可能性

■　軌道輸送系
- 鉄道事業法および軌道法が適用されるため、計画の具体化が必要
- 既存輸送事業者との十分な調整が必要
- 多額の建設費や運営費に対し、それに見合う需要が見込まれず、独立・採算性の確保が困難
- 沿線住民の理解が必要
- 既存輸送事業者との調整が必要
- 建設費や運営費の低コスト化が必要

■オープンスペース系
- 補助制度の適用を受けるために、道路認定あるいは都市施設の公園として位置づける必要がある
- 沿線住民の理解が必要

■共通課題
- 沿線住民のプライバシーなどに十分配慮した整備
- 沿線の土地利用や景観整備の促進



（ａ）小樽市総合博物館～旧日本郵船(株)小樽支店

- 旧手宮鉄道施設（小樽市総合博物館内）、石造倉庫（旧右近倉庫、旧広海倉庫、旧増田倉庫等）など、歴史的建造物が集積している。

旧手宮鉄道施設

石造倉庫（旧右近倉庫）

- 北運河、運河公園、旧日本郵船(株)小樽支店が近接している。

北運河

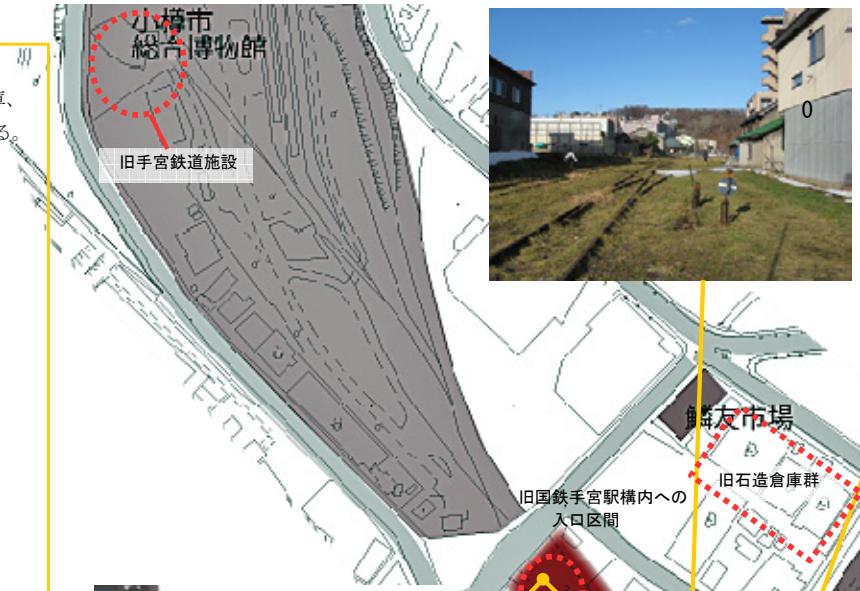
運河公園と旧日本郵船(株)小樽支店

- 旧手宮駅構内の引込み線が複数あり、広い空間となっている。

往時の手宮駅

旧手宮駅構内への入口区間

- 鉄道遺構（切り替えポイント等）が複数ある。



（b）旧日本郵船(株)小樽支店～臨港線

- 北運河に近接している。
- 踏切跡地があり、交差する道路は北運河へと続いている。

踏切跡地

北運河へ続いている道路

- 観光客が来訪する酒屋（田中酒造店）が近隣にある。

旧国鉄手宮線から見た田中酒造店

- 崖と業務施設に挟まれ、狭隘感がある。沿線には駐車場や空き地も点在している。

崖と業務施設

隣接する駐車場

- 荒巻山突端の岩壁が露出している。

全体図

（c）臨港線～中央通り

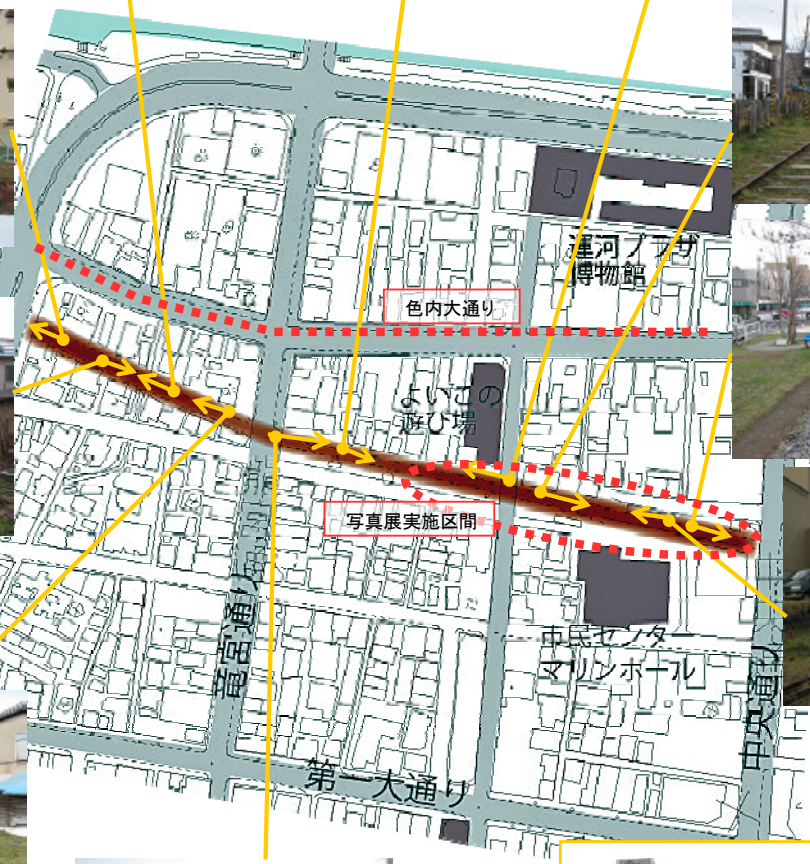
- 歴史的建造物の多い色内大通りが近接している。
- 近隣に小公園（よいこの遊び場）がある。

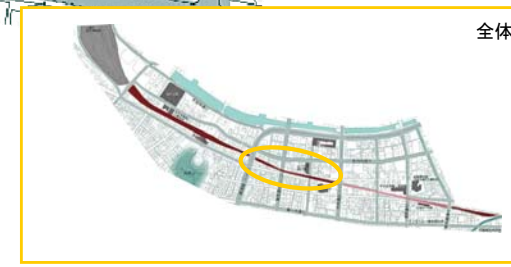
旧国鉄手宮線側から見たよいこの遊び場と石造倉庫の喫茶店

- 「小樽・鉄路・写真展」の会場として利用されている。

出典：「小樽・鉄路・写真展」オフィシャルウェブサイト
http://blog.livedoor.jp/tetsuroten/

- 沿線は低層の建造物に囲まれた居心地の良い空間が続いている。





（d）中央通り～寿司屋通り（暫定整備区間）

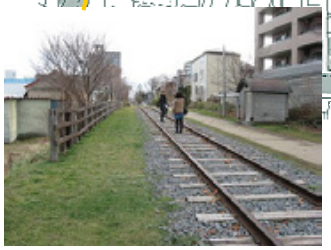
- ポケットパークや散策路が整備されている。

- 運河、堺町本通り、色内大通り、中心商店街が近接している。

- 市立小樽文学館・美術館の隣接地に、建物壁面の遺構がある。

- かつて、市立小樽文学館・美術館の隣接地にあった色内駅。

- 公園（ひまわり公園）が隣接している。



全体図

・暫定整備区間の概要

市街地中心部の区間：中央通り～寿司屋通り

延長 510m、面積 6,290 ㎡

平成 13 年に用地取得・暫定整備

主な整備施設

■散策路：延長 474m、幅 1.8m～2.5m

■広場　：2 カ所、面積 230m2

■説明板：3 基（移設 1 カ所含む）

■ベンチ：12 基

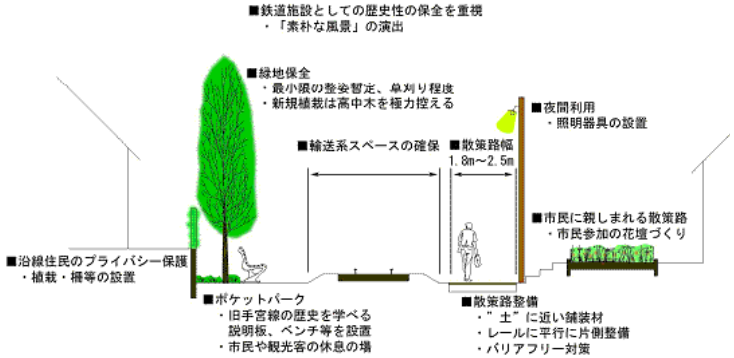
8 基に市立稲穂小学校生徒が描いた機関車の絵(34 枚)が彫り込まれている

■花壇　：3 カ所

小樽山野草の会が参加

■照明　：22 基

■植栽　：1 式



冬季に「小樽雪あかりの路」の会場として利用され、2008 年度からは「手宮線はぼくらのワンダーランド」も開催されている。

・基本コンセプト

既存鉄道施設を極力残し、すべての人が利用できるオープンスペース

・基本方針

①「素朴な風景」を演出し、鉄道施設としての歴史性の保全を重視。

②散策路をレールに平行して片側に整備。"土"に近い素材の舗装。管理車両および車いす同士がすれ違える最小幅 2 メートルを確保。

③散策路の縦断勾配は 4 パーセント以下としてバリアフリーを確保。寿司屋通りからの出入りは暫定整備の考えから階段により対応。

④市民が参加した花壇づくり。各ブロックに花壇を配置。季節に応じた草花の育成を通じて市民に親しまれる散策路とする。

⑤既存樹を保全し、最小限の整姿剪定を行う。高中木の新規植栽は極力控え、既存の草地についても一部の抜根と草刈程度とする。

⑥中央通りの路面切り下げに伴う摺り付けの範囲(約 40 メートル)区間のレールは敷設替えとし、散策路以外は基本的に張芝等仕上げとする。

⑦ポケットパークを色内駅跡地広場と寿司屋通り側の 2 カ所に配置。旧国鉄手宮線に関する歴史の説明板とベンチを設置、植栽を行い、市民と観光客の休憩コーナーとする。

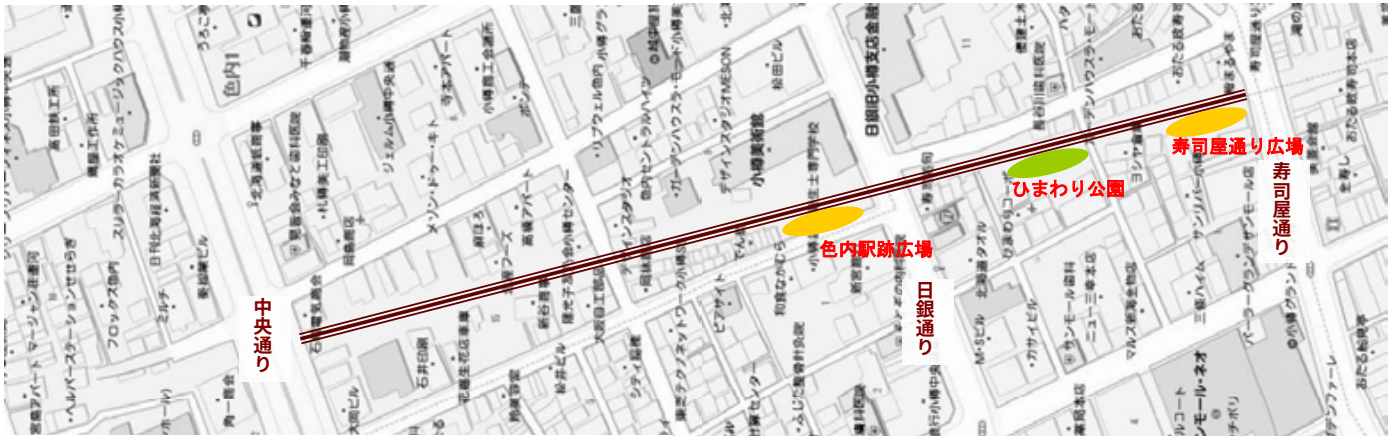
⑧既存「ひまわり公園」(600 ㎡)と一体的に整備。

⑨沿線住民のプライバシー保護、越境防止のために植栽、柵等を設置。

⑩鉄道による車両限界を基本的に尊守。

⑪夜間利用のために照明灯を設置。

⑫冬期間は「小樽雪あかりの路」等のイベント期間以外は閉鎖。



暫定整備区間概略平面図

中央通り（手宮側）

中央通りを挟んで日銀通り方向

中央通りから日銀通り方向

色内駅跡広場

色内駅跡広場の隣接区間

日銀通りから中央通り方向

寿司屋通りから日銀通り方向

寿司屋通りから日銀通り方向

寿司屋通り広場

寿司屋通りから日銀通り方向

旧国鉄手宮線を会場に、「小樽雪あかりの路」「小樽・鉄路・写真展」「手宮線はぼくらのワンダーランド」が開催されている。

最も大規模に実施されているのが「小樽雪あかりの路」である。旧国鉄手宮線をメイン会場の一つとして始まり、今では市内全体で展開されている。

「手宮線はぼくらのワンダーランド」は、「小樽あんどん・カンテラ祭」を引き継ぐ形で実施され、実際にカンテラ製作などのほか、鉄道レールを活用したトロッコ試乗なども行っている。

□　小樽雪あかりの路

1999 年に始まり、毎年 2 月に 10 日間開催されている。小樽市街地内の各所で取り組まれ、旧国鉄手宮線の暫定整備区間はメイン会場の１つとなっている。

全国から観光客が訪れ、小樽の代表的な冬の祭りとして定着した。近年は韓国や中国からのボランティアも多数参加し、このイベントを盛り上げている。

会場の様子

韓国人ボランティアによる作業風景

出典：「小樽雪あかりの路」
オフィシャルウェブサイト
http://www.yukiakarinomichi.org/

□　手宮線はぼくらのワンダーランド

2008 年に開始されたイベント。2002、2003、2006 年に実施されていた「カンテラ・あんどん祭り」を引き継ぐ形で実施されている。カンテラ・竹細工作成、パネル展示、やさしい灯り作成、カンテラ行列、スタンプラリー、トロッコ試乗、フリーマーケット、エコ缶フェスタ展示など、幅広く実施している。10 月第３週の連休時に暫定整備区間で実施された。

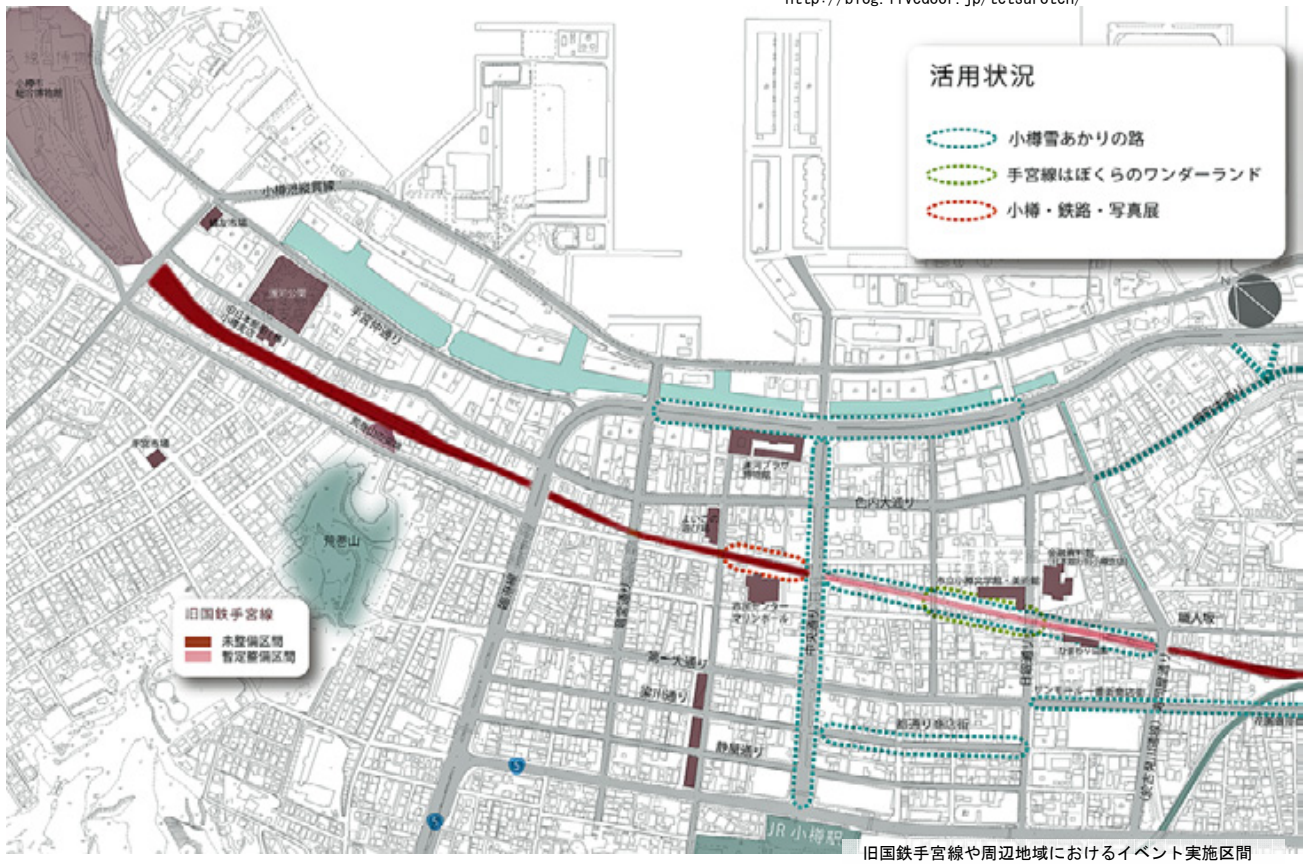
トロッコ試乗の様子

□　小樽・鉄路・写真展

1999 年から実施されている、プロ・アマチュアによる小樽をテーマとした野外写真展。夕方からライトアップされ、24 時間鑑賞することができる。８月最終週から２週間の日程で開催されている。

展示の様子

出典：「小樽・鉄路・写真展」オフィシャルウェブサイト
http://blog.livedoor.jp/tetsuroten/



旧国鉄手宮線や周辺地域におけるイベント実施区間

旧国鉄手宮線の周辺には特徴的な地域が広がっている。
旧国鉄手宮線がこれらの地域を結ぶ役割を果たすことが、小樽の活性化において期待されている。

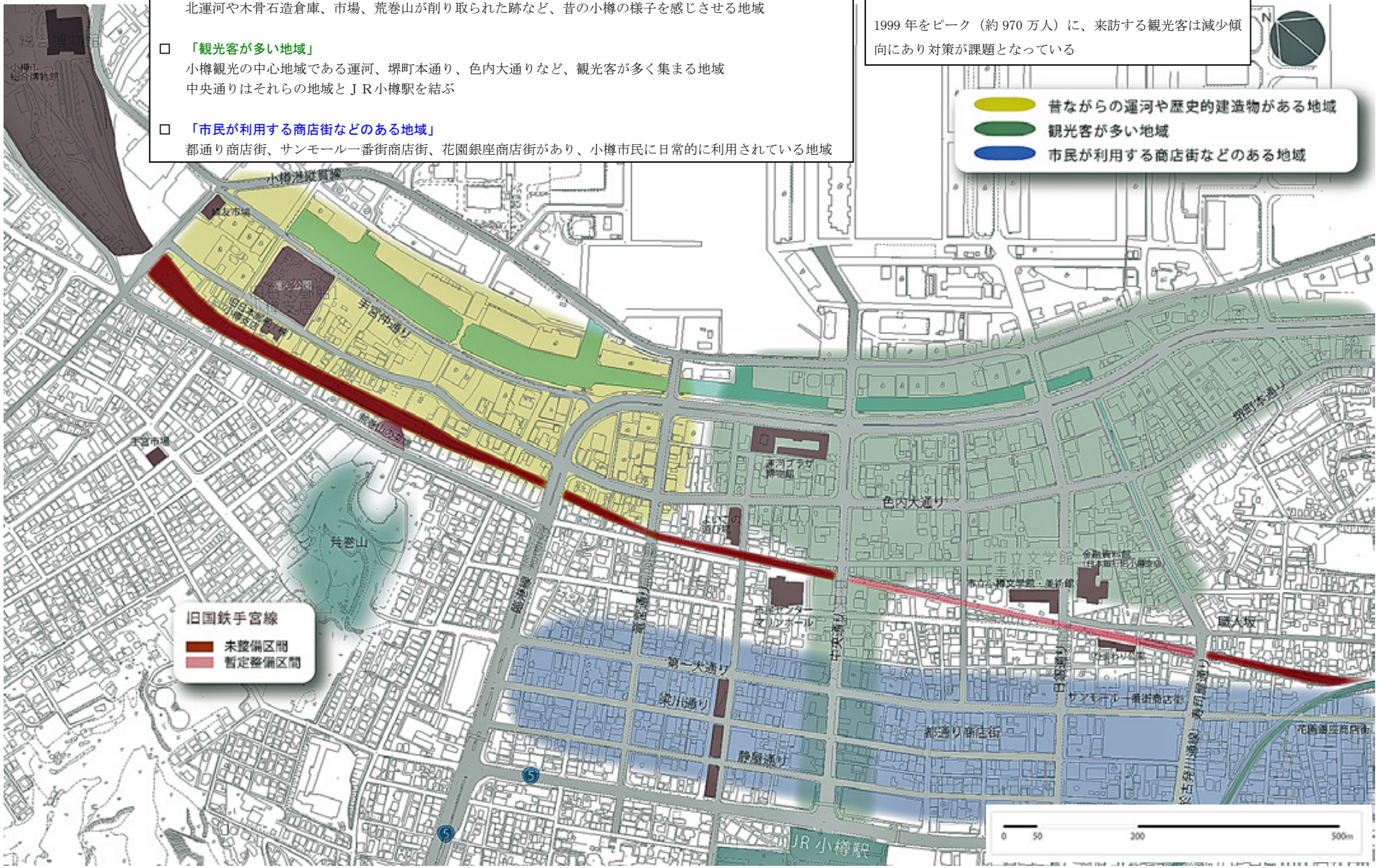
□ 「昔ながらの運河や歴史的建造物がある地域」
北運河や木骨石造倉庫、市場、荒巻山が削り取られた跡など、昔の小樽の様子を感じさせる地域

□ 「観光客が多い地域」
小樽観光の中心地域である運河、堺町本通り、色内大通りなど、観光客が多く集まる地域
中央通りはそれらの地域とＪＲ小樽駅を結ぶ

□ 「市民が利用する商店街などのある地域」
都通り商店街、サンモール一番街商店街、花園銀座商店街があり、小樽市民に日常的に利用されている地域

2007 年に小樽に来訪した観光客は 740 万人
その内、道外客は 222 万人、外国人宿泊客延べ数は 4.5 万人
海外客は、香港、韓国、台湾が多数を占める

1999 年をピーク（約 970 万人）に、来訪する観光客は減少傾向にあり対策が課題となっている



周辺地域の主な資源

1 小樽市総合博物館・旧手宮駅
2 鱗友市場
3 旧右近倉庫
4 旧広海倉庫
5 旧増田倉庫
6 小樽運河（北運河）
7 運河公園
8 旧日本石油（株）倉庫
9 旧日本郵船（株）小樽支店
10 旧日本郵船（株）小樽支店残荷倉庫
11 手宮市場
12 旧渋澤倉庫
13 荒巻山
14 田中酒造店
15 北海製罐（株）小樽工場
16 旧小樽倉庫
17 旧早川支店
18 よいこの遊び場
19 市民センター マリンホール
20 旧安田銀行小樽支店
21 旧第四十七銀行小樽支店
22 旧塚本商店
23 小樽商工会議所
24 旧北海道拓殖銀行小樽支店
25 旧三井物産小樽支店
26 市立小樽文学館・美術館
27 日本銀行旧小樽支店
28 ひまわり公園
小樽市総合博物館・旧手宮駅…①
旧国鉄手宮線の終点であり、手宮駅の構内が存在していた。運行当時の車両・車庫・転車台などが保存されている。
往時の手宮駅
現存している鉄道遺構（転車台）
北運河
臨港線に隣接する区間の運河は埋め立てで水面が半分になったが、手宮地区の運河は元々の幅 40mが残っており、現在も船舶が係留され往時とさほど変わらない風景がある。中央橋、浅草橋界隈に比べると人影もまばらだが、少人数でゆっくり散策する人、絵を描く人、写真を写す人が見られる。
北のウォール街…㉕㉖㉗周辺
明治後期～昭和初期、中央の大手銀行や地元銀行の本・支店が立ち並んでいた。
また、色内大通りは商家が立ち並んでおり、明治から昭和の小樽の街並みを窺い知ることができる。
日本銀行旧小樽支店（金融資料館）
旧北海道拓殖銀行 小樽支店…㉔
小林多喜二が銀行員として働いていた。
通勤には旧国鉄手宮線色内駅を利用していた。
北海製罐（株）小樽工場
運河工事と同時期（大正 10 年）に建設され、現在も操業を続けている。旧国鉄手宮線から臨港線に出た際のアイストップにもなっている。
木骨石造倉庫…③④⑤⑫
明治時代に建てられたものが現存している。
現在はカフェやお土産屋などにも転用されている。
魚市場（鱗友市場、手宮市場）…②⑪
鱗友市場は小樽の朝市として有名で、観光客がよく訪れる。
手宮市場は小樽の市場の発祥地と言われている。
ガンガン部隊は手宮周辺の魚市場から品物を仕入れ、手宮駅から札幌、岩見沢、滝川へと向かっていた。
荒巻山…⑬
小樽市街地中心部と手宮地区を隔てるように特徴的な形をした標高 70mの荒巻山がある。
名前は地主の荒巻家に由来する。
海まで続く丘陵だったが道や鉄道確保のために先端を削られた。
この山からは市街地と港が一望でき、公園利用も計画されたことがある。
妙見川
戦前の小樽全盛期に、花街の中心地として知られていた。
川沿いには枝垂れ柳が植えられ賑わいを見せていた。
戦前当時
現在
運河公園…⑦
昔は運河となっており、日本郵船（株）が社屋前に郵船を着ける場となっていた。
公園の幅はほぼ郵船渕の大きさとなっている。
旧日本郵船（株）小樽支店…⑨
明治 18 年に建造された。
当時は社屋前に旧国鉄手宮線が通っていたが、近辺の火事により同 39 年に現在の場所に移設された。
旧国鉄手宮線
未整備区間
暫定整備区間
旧国鉄手宮線 周辺の資源
小樽市指定歴史的建造物・文化財
その他の歴史的建造物
公園・広場
産業
旧国鉄手宮線関連資源
その他
小樽港縦貫線
手宮仲通り
荒巻山の突端
荒巻山
臨港線
色内大通り
中央通り
堺町本通り
職人坂
日銀通り
第一大通り
梁川通り
静屋通り
都通り商店街
サンモール一番街商店街
花園銀座商店街
JR 小樽駅
N
0
50
200
500m

第１回懇話会　平成 20 年 2 月 26 日（火）【現状の認識と求める機能についての意見交換】

意見の方向性	関連する意見
旧国鉄手宮線を観光に活かし地域振興に役立てるべき	・小樽の活性化にとって旧国鉄手宮線の位置づけは大きい ・小樽の観光は従来型のマスツーリズムではうまくいかない ・住んで良し、訪れて良しのまちづくりが重要 ・旧国鉄手宮線を世間に知らせるために「小樽雪あかりの路」の会場にした
軌道輸送系の可能性を残した整備を行なうべき	・軌道輸送系の整備は市の財政を考慮すると難しいが、将来の可能性を残して軌道輸送系スペースを保全することは重要 ・年に１回鉄道祭りを開催して列車を走らせたい
周辺地域と連動する整備を行なうべき	・小樽観光を活性化するには、ゆっくり街を散策していぶし銀の小樽を楽しんでもらうメニューを用意しなければならない ・沿線には市場や銭湯など市民にとって大切な施設がある ・手宮地区は情緒がある ・周辺の地域は、手宮公園、古代文字遺跡、手宮市場があり、市民の息づかいが感じられる ・掲示板を立てて小樽の情報を発信する ・ＤＭＶ、ナチュラルガーデン、レトロ、商店街とのリンクなど多彩な部分があった方が面白い
市民が集まり楽しめる場所にすれば観光客も訪れる	・市民が集まり楽しめる場所でなくては観光客も来ない ・旧国鉄手宮線は市民も観光客も楽しめるエリアになり得る ・訪れた人と交流することで街は元気になれる
そのままの風景を大切にするべき	・市民や観光客がレールの上を歩いて楽しんでいる ・そのままの旧国鉄手宮線の風景は絵になるし散策にも良い ・昔を思い出させてくれる場所 ・レトロな雰囲気が好まれ昭和を懐古する人が多い ・取り残されたものが後に脚光を浴びることがある
活用のアイデア	・写真展は良い活用方法 ・道の駅のようなものを整備して将来軌道輸送系が走るのに備える ・小樽築港駅から船で手宮まで行き、旧国鉄手宮線を通って南小樽駅まで行ってＪＲに乗るコース設定も可能 ・オープンカフェ的な利用を行なう ・桜を植えて人が集まり場所にする ・市の花ツツジを植える ・ナチュラルガーデンにして欲しい ・樹木に電飾する ・「小樽雪あかりの路」のような演出を夏は照明で行なう
バリアフリーの考慮が必要	

第１回懇話会で出されたアイデアについて事務局が作成したイメージ

掲示板を立てて小樽の情報を発信

オープンカフェ的な利用

桜並木とＳＬ型ＤＭＶ

市の花ツツジの植栽

ナチュラルガーデン（現状）

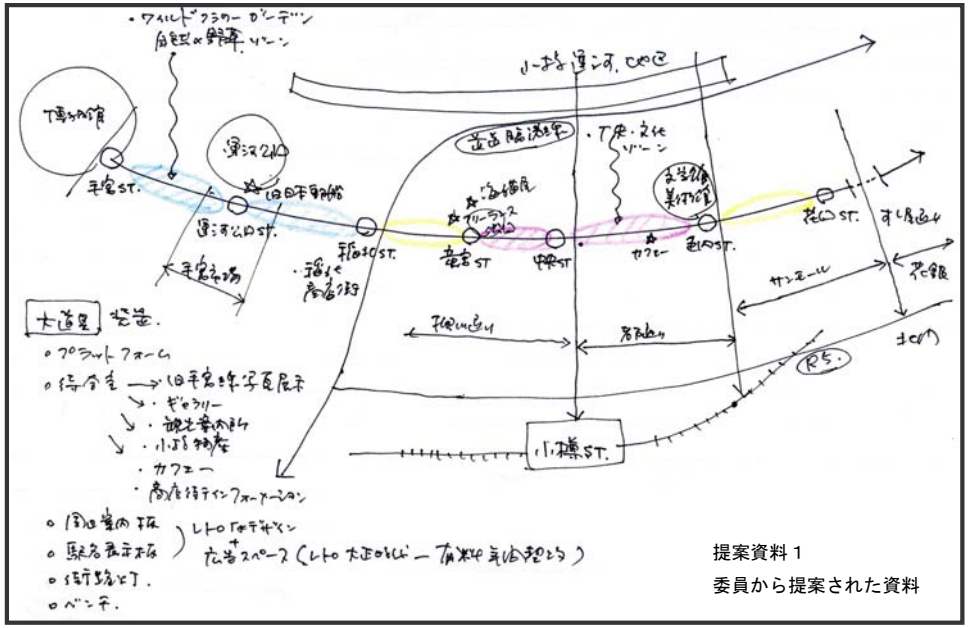
樹木に電飾

第２回　平成 20 年６月６日（金）【活用のアイデアについての意見交換】

意見の方向性	関連する意見
商業活性化に結びつく活用方法が求められている	・小樽観光協会、小樽商工会議所内で商業活性化策としての活用方法が議論されている ・商工会議所の商業委員会では「軌道輸送系は経費が掛かる」、「名物として活用する」、「歴史的な施設であり現状のものを残すことも大事」、「観光客も大事だが市民が憩える施設であることが必要」との意見がある ・次期の小樽市総合計画でも大きな話題として取り上げている
市民の係わりについて考えるべき	・市民が楽しめ、観光客も楽しめるものにしていかなければならない ・市民がどう係わるのかを考えていきたい ・市民が参加できる植樹祭を開催する
周辺地域と一体的に考えるべき	・高い建物が建てられない地域にするなどのルールが必要 ・沿線を含めてどのようなまちづくりをするのか、環境、文化、経済などのバランスを考えて、方針を明確にする必要がある
各地区の拠点となる場所にプラットホームや待合室を設けた駅を設置する ※提案資料１を参照	・将来的には軌道輸送系が走ることを前提とする ・駅は、最寄りの商店街や周辺の町内会、学校、施設（市立小樽文学館・美術館、小樽運河等）などとリンクさせ、それぞれの運営方針を決める ・待合室にギャラリー（昔の旧国鉄手宮線の写真などを展示）や観光案内、物産の販売、商店街のインフォメーションなどを設ける ・レトロなデザインの案内板や広告板、照明灯、ベンチ等を設置する ・案内板や広告板などから料金を徴収し、駅の維持費に充てる ・地区拠点を作ると同時に、その地区周辺の開発コンセプトを作る
地区拠点（ステーション）を整備する	・人が集まる地区拠点（ステーション）を整備する ・第一に小樽市民が楽しめるものでなければならない ・写真展のような既存のイベントに活用する ・市民の発表の場や物を売る場に活用する（ガラス市、陶器市など） ・ビアガーデンを行なう
市立小樽文学館・美術館の隣接区間（色内駅跡）を拠点として検討する	・塀を撤去すると空間的な広がりができておもしろい ・塀の裏側にはツタが生えていて秋には真っ赤になって絵になる ・塀の前は、映画の撮影にも使われている。 ・今の状態は汚い、狭いと感じるよりも、京都の狭い道に魅力を感じるように、塀の向こう側とこちら側で感じが違う独特な景観がある
案内板などを設置して小樽情報を発信する	・小樽運河より山側にある名所を紹介して来訪者を増やしたい ・手作り工房のようにいろいろなものが作れる場所を紹介する ・ゆっくりとした時間が流れる喫茶店などを紹介する ・イベントや施設の情報を伝える ・小樽にまつわる俳句を募集して、市立小樽文学館・美術館の塀など既存のものを活用して、作者名とともに掲示する

意見の方向性	関連する意見
自転車や人力車が通行できるような整備も考えられる	・最終的には動力系のものが走ると想定して、それまでは非動力系の自転車や人力車が通行できるような整備も考えられる
運営システムを構築することが必要	・拠点ごとの運営と全体を総括して運営するシステムがあれば良い ・ボランティアの受け皿を明確にするシステムが大事
その他	・明るすぎてもイメージが壊れてしまうので、小樽雪あかりの路のときのように最低限度の足下の明かりが必要 ・全体を桜並木にすると統一感がある。桜はイルミネーションを飾れる大きさに成長する

市立小樽文学館・美術館の塀を撤去した場合のシミュレーション



提案資料１
委員から提案された資料

第3回　平成20年10月3日（金）【現地見学：小樽市総合博物館～市立小樽文学館・美術館】【拠点的整備についての意見交換】

意見の方向性	関連する意見
現在の雰囲気を活かした整備が望ましい	・旧国鉄手宮線の雰囲気は非常に良い ・小樽市総合博物館付近を歩くと山などの景色が良い ・現状に少し手を加えた程度が良い ・植樹するには空間が狭い ・木々の緑がすばらしいが、花畑は作り込み過ぎて違和感がある ・並木や作り込んだ花畑を整備するのは合わない ・沿線には良い建物や木立があるので調査したい
歴史を踏まえ、小樽の活性化を考えた基本理念を持つことが大切	・旧国鉄手宮線の歴史等を踏まえたデザインコンセプトが大事 ・小樽の将来の活性化につながるようなコンセプトを持つべき ・観光振興につながる旧国鉄手宮線の活用方法を検討することが重要 ・全体像を考えた上で部分的な整備を考えるべき ・沿線地域の歴史や現状を踏まえた整備をするべき
現在の風景に違和感の無い歩道の整備が必要	・線路の脇に遊歩道があると興味を引く ・植物を選択して残しつつ歩きやすくする ・店があるなど歩くことを誘発する仕掛けが欲しい ・遊歩道を整備するなら透水性がよい ・ボードウォークを整備するなら素朴で自然な方が馴染む
周辺との関係を考慮し、暫定整備区間を含めて拠点整備を検討する	・拠点整備はアピールの点から旧日本郵船㈱小樽支店辺り、田中酒造店近くの木立の辺り、フリーランス周辺、市立小樽文学館・美術館前の4箇所程度が良い ・拠点は暫定整備区間の起終点・中間に整備してテナント料などの収益があれば増やしていくのが良い ・使われていない建物は店舗などに活用したい ・小樽市総合博物館付近では四季が楽しめ憩える空間が必要
市民参加による活用と運営を検討するべき	・冬期間は雪像つくりなどの市民参加のイベントに利用したい ・周辺住民などの意見も考慮して検討すべき ・運営方法や市民参加なども検討すべき

現地見学会の様子

第4回　平成21年1月23日（金）【活用の方向性についての意見交換】

意見の方向性	関連する意見
旧国鉄手宮線の活用を考えるうえで、小樽の活性化における位置付けが重要	・旧国鉄手宮線が、小樽観光の将来にとってどんな位置にあるのかを明確にしないと「絵にかいたもち」だと言われかねない ・観光客数は落ち込んでいく。旧国鉄手宮線も大きな観光資源の一つ ・市民の憩いの場にするのか、小樽経済のために観光施設とするのかをある程度明確にしないと掘り下げた論議にならない ・市民の憩いの場としつつ究極的には経済活性化のために利用したい ・市民が認めて集まることが小樽の文化を作り、観光客も喜ぶ ・堺町の人にも旧国鉄手宮線に興味を示してもらいたい。旧国鉄手宮線をどのようにするかは、全市的な重要なポイントである
周辺地域についても考えることが重要	・旧国鉄手宮線の敷地だけではなく、周辺整備を考えねばならない ・原風景が残る北運河が寂れているのは人を呼び込む核がないから
拠点（ステーション）は、周辺の商店街や住民が活用の方向性を決めるべき	・軌道輸送系車両が走ることを展望しつつ、各地区の拠点となるステーションを周辺の商店街や住民が方向性を決めて整備するとよい ・駅名を「多喜二駅」や「啄木駅」などにすると雰囲気が出る
軌道輸送系車両が走ることを展望	・富山市ではＪＲの廃線跡を市と市民が買い取り、低床式電車を走らせたところ観光客が増えた。関連グッズ売上げ好調もあり黒字。 ・松山市の坊ちゃん列車や保津峡を走る嵯峨野トロッコ列車は、文化につなげて活用しており好評を得ている
活用アイデアについての意見	・違和感のない遊歩道とナチュラルガーデンがあれば賛成 ・鉄道遺構を表現する上で、デザインコンセプトの統一が大事 ・花園ステーションのイメージはバリアフリーに配慮されているが、階段しかない寿司屋通りからのアクセスも対応が必要 ・開花期間の長いバラなどを植栽すれば観光客を集めることができる ・冬は「小樽雪あかりの路」が終わると通れなくなる。季節の中でこの地区をどのようにとらえるのか
懇話会の成果に基本的な考え方を盛り込む必要がある	・フラッシュアイデアを良くまとめた。様々なアイデアについては良い ・旧国鉄手宮線の活用について議論するための資料の一つにするのだと思うが基本的な考え方がないと弱い ・進め方のフローチャートを作成し、市民参加、イベントとの関連、観光客の取り込み方などの要素を入れるとするべきことが明確になる
次回懇話会のテーマ	旧国鉄手宮線活用の基本的な部分や、観光との関係をどうするのかという意見が出た。第5回は、懇話会の運用規程にある「市民の貴重な財産として跡地全体の有効活用を検討し、地域の魅力向上や活性化を図ることを目的」に沿って、旧国鉄手宮線と観光、まちづくりについて議論を深めたい

第５回　平成21年２月19日（木）【今後の取り組み方についての意見交換】

意見の方向性	関連する意見
市民のおもてなしの気持ち、歓迎の気持ちを観光客に伝えていくことが必要	・ゴミの清掃や草花の手入れなど小さなことから始め、人の気持ちが伝わってくるような活動をしていかないと長続きしない ・市民が大事にしているという気持ちが伝わることによって、市外の方達も大切に思い、それが集客につながる ・お客さんを迎える気持ちを示すことが、観光の街としてやっていけるかどうかのポイントとなる ・観光の目玉は市民と来訪者の心の触れ合いだと思う
「小樽雪あかりの路」の試みが小樽のまちづくりの鍵となる	・「小樽雪あかりの路」を初めて体験したが、小樽市民の皆さんがこの街を大事にしようという気持ちが伝わってきた ・期間中、小樽駅のホームでホットワインを手渡しで配った。体が温まるものを配ってくれる気持ちが嬉しいと好評だった ・去年の「小樽雪あかりの路シンポジウム」に参加した他地域の観光協会長が、小樽駅でホットワインを手渡しで配っていることについて誉めていた。このような心が温まるおもてなしが、まちづくりに広がっていくと思う ・堺町ナイトマーケットを実施したことにより南小樽駅方面から堺町に入るお客さんが増えた ・「さっぽろ雪まつり」終了後、小樽のＪＲ乗降者数は増加（同102%）した。「小樽雪あかりの路」は道民に支持されていると思う
旧国鉄手宮線における「小樽雪あかりの路」以外の活用方法を検討すべき	・冬は「小樽雪あかりの路」があるが、春、夏、秋には見るものがない。旧国鉄手宮線は、作為的なイベントを実施して団体の観光客を呼ぶのではなく、オールシーズン、道民の皆さん、特に２百万人いる道央圏の皆さんが気軽に来られるようにすることがポイントである ・雪のない時期に小樽をＰＲするような旧国鉄手宮線の活用について、知恵を出し合った方がいい ・旧国鉄手宮線の線路上の数箇所に、商業機能を持った客車を設置すると市民や観光客も利用でき、冬以外の季節でも活用できるのではないか ・旧国鉄手宮線の四季の活用方法は、「小樽雪あかりの路」の取組方法を参考にすると良いのでは ・まだまだ旧国鉄手宮線の認知度が低い

意見の方向性	関連する意見
旧国鉄手宮線と商業・観光との関わりを深めることが重要	・もっと商業的な関わりについて議論を深めなければならない ・小樽の商店街は、旧国鉄手宮線に沿って作られた経緯がある ・旧国鉄手宮線を生かせば商店街に人が流れるのではないか ・旧国鉄手宮線の活用を南小樽駅まで延ばすと、小樽市内を回遊するルートができる
寿司屋通り～南小樽駅区間の活用も検討したい	・寿司屋通り～南小樽駅の区間には、線路と商店街の路地がつながっている部分がある。南小樽駅は旧国鉄手宮線とＪＲの駅が唯一接している箇所である ・寿司屋通り～南小樽駅の区間で、毎年清掃活動を行っている。今後も続けてほしい ・小樽駅～南小樽駅の動線が確保されると、南小樽駅を中心とした新しい動線が生まれ、堺町通りの「小樽雪あかりの路」も活性化する
これからどのように検討を進めるかが重要	・一気に進めるのではなく、段階的、試行的に進めることが必要 ・商店街や沿線住民の意向をどこで反映するのかを表記した方がわかりやすい ・優先順位を決めて進める ・平成２１年度以降の具体的な取組みが重要。新しい小樽市総合計画を作成中の現在、観光行政検討の重要な時期 ・来年度以降どのように進めるかが重要
アンケート調査の方法について	・市民が参加できるものがあれば、アンケートに答えていただいた市民や観光客に通知して参加してもらうといいのでは ・旧国鉄手宮線を歩いたことがない市民が多い。意見を聴取する際に一度歩いてもらってはどうか
懇話会のあり方を明確にし、市民や後世の人に伝えていくべき	・懇話会の提案は、今後大きな役割を果たすことになる。懇話会として何を市役所に提言していくのかを考えなくてはいけない ・小樽市の重要な産業遺産を後世の人たちがどのように活用していくかという観点で懇話会の報告書をまとめると良い

■旧国鉄手宮線の位置づけ

旧国鉄手宮線は小樽運河と並ぶ重要なシンボル
小樽活性化に寄与する観光資源としての活用を目指す

①小樽の重要なシンボルであることを周知する

旧国鉄手宮線は、北海道開拓における物資輸送の拠点である小樽港から、幌内（現・三笠市）の良質な石炭を積み出すことを目的とした幌内鉄道の最初の開業区間として建設された。1880（明治 13）年 11 月に小樽・手宮―札幌間が開通し、2 年後の 1882（明治 15）年に幌内までの全線が開通した。北海道で最初の鉄道として開業し、石炭をはじめとする物資の輸送、旅客の運搬に利用され、小樽経済の発展のみならず日本の産業発展に大きく寄与している。その歴史から、旧国鉄手宮線は、小樽運河と並ぶ重要なシンボルとして位置づけられる。

小樽の代表的な祭りである「小樽雪あかりの路」は、貴重な産業遺産である旧国鉄手宮線の存在を伝えることも目的に当初からメイン会場の１つとして活用している。今後、さらに積極的に、旧国鉄手宮線の周知に努めることが望まれる。

②重要な観光資源として活用する

小樽には 2007 年に 740 万人の観光客が来訪した。香港・韓国・台湾などの外国人宿泊客も延べ 4.5 万人を数える。小樽にとって観光が重要な産業となっているが、1999 年をピーク（約 970 万人）に観光客数の減少が続いており、新たな観光戦略が求められている。「住んで良し、訪れて良し」を標語に「観光立国　日本」が推進されている。観光は、団体から個人旅行へ、景勝地巡りから地域の文化を味わう旅へと変化してきている。小樽もこのような変化に対応した魅力向上が必要である。

旧国鉄手宮線は、歴史的建造物が多く観光客で賑わう運河・堺町本通り・色内大通りと、市民の生活の場である中心商店街の間に位置し、手宮方面の歴史的な地区と中心市街地を結んでいる。この特色を活かし、地域を有機的につなげる観光資源としての活用を目指す。

■旧国鉄手宮線活用のテーマ

まち・ひと・ときをつなぐ

市民が集う商店街、観光客が楽しむ運河・堺町、昔ながらの姿が残る北運河や小樽市総合博物館などの街をつなぐ。市民が憩い楽しみ、観光客も訪れ、市民と観光客の交流が生まれる。先人が築いた小樽の歴史を伝え、小樽の魅力を高める。これらの想いを込めて「まち・ひと・ときをつなぐ」を旧国鉄手宮線活用のテーマとする。

■活用における基本的な考え方

軌道系車両が走ることを展望する	・将来の可能性を残して軌道スペースを保全する。 ・当面は、イベント的にDMV、トロッコなどの運行も検討したい。
現在の雰囲気を大切にする	・現在の風景は絵になるし散策にも良い。 ・市民や観光客がレールの上を歩いて楽しんでおりこの雰囲気を残したい。 ・並木や規格化された花壇ではなく自然風の花畑などの緑地としたい。
市民が憩い、観光客も訪れる場所を目指す	・市民が集まり楽しめる場所でなくては観光客も来ない。 ・市民が認めて集まることが小樽の文化を作り、観光客にも魅力的になる。 ・訪れた人と交流することで街は元気になれる。 ・ゴミ清掃、花の植栽、季節毎の催しなど、市民の気持ちが伝わるおもてなしで観光客を惹きつけることが重要である。 ・「小樽雪あかりの路」の取り組みを参考に、四季折々の活用を検討することが望ましい。
風景と調和する散策路を整備する	・線路に沿って違和感のない散策路があると良い。 ・寿司屋通りからのアクセスのバリアフリー化を検討する。
地域特性を踏まえて活用を検討する	・全体像を考えた上で地域ごとの活用方策を考える必要がある。 ・沿線地域の歴史や現状を踏まえて活用を検討する必要がある。
周辺地域と一体的に活用方法を検討する	・周辺地域の状況を踏まえて、地域全体を考えた活用方策を検討する。 ・原風景が残る北運河、小樽市総合博物館とのつながりを考えて人を呼び込む方策を検討したい。 ・周辺地域や歴史的資源との関係を踏まえて拠点整備を検討したい。 ・周辺の商店街や観光スポットとの関わり方を検討し、回遊できるようにしたい。 ・寿司屋通り～南小樽駅間の旧国鉄手宮線跡地の活用を検討したい。
軌道系車両の走行も想定して各地区の拠点を設け、プラットホームや待合室を備えた駅とする	・軌道系車両が走ることを展望しつつ、各地区の拠点となるステーションを周辺の商店街や住民が方向性を決めて整備するとよい。 ・待合室は、ギャラリー、観光案内、物産販売、商店街インフォメーションなどに利用したい。 ・案内板や広告板などから料金を徴収し、運営管理の費用に充てることも検討したい。 ・市民の発表の場、ガラス市、陶器市、ビアガーデンなど、様々な催し物に活用したい。 ・線路上に客車を配置して、休憩・情報提供・飲食などの拠点として活用したい。
市民参加による活用と運営を検討する	・周辺住民の意見も考慮して活用方策を検討する必要がある。 ・官民協働による施設整備、運営管理も検討する必要がある。

■地域特性を踏まえると以下の４つのゾーンで考えるのが適当

ゾーン（区間）	地域の特徴	活用の方向性
(a) 小樽市総合博物館～旧日本郵船(株)小樽支店	・歴史的建造物が集積し、北運河、運河公園、旧日本郵船㈱小樽支店が近接。市場や手宮地区の商店街が近い ・手宮駅構内への引込み線の区間が広く、鉄道遺構も多い	・旧日本郵船㈱小樽支店・運河公園との一体的な利用 ・小樽市総合博物館と連動する空間を検討 ・周辺地域と連動する活動的な空間として活用
(b) 旧日本郵船(株)小樽支店～臨港線	・北運河に近接し、レストランや酒屋もある区間 ・崖と業務施設に挟まれた狭隘感のある空間 ・築港の石材を採取した荒巻山の突端が露出している	・北運河とのアクセスの確保 ・雰囲気を残し落ち着いた空間として活用 ・荒巻山の風景の保全
(c) 臨港線～中央通り	・歴史的建造物が多い色内大通りに沿った区間 ・「小樽・鉄路・写真展」を開催している区間 ・沿線は低層の建造物が多く開放的な景観	・市民が日常的に憩い楽しむ空間として活用 ・現在の風景を保全して写真展を継続
(d) 中央通り～寿司屋通り	・運河・堺町本通り・色内大通りと中心商店街に近接し、挟まれた区間。暫定整備区間（ポケットパーク、散策路） ・「小樽雪あかりの路」のメイン会場の一つとして活用	・観光客の多い地区と市民が集う商店街をつなぐ賑わいのある空間としたい ・「小樽雪あかりの路」の会場として活用を継続 ・市立小樽文学館・美術館とのつながりを強化

■小樽市の計画における位置づけ

○第６次小樽市総合計画基本計画

計画期間：平成 21(2009)年度～30(2018)年度

Ⅱ　まちづくり　５つのテーマ
３　安全で快適な住みよいまち(生活基盤)
５）　市街地整備
(1)中心市街地の整備
利便性の高いまちなかでの居住推進やにぎわい創出を図るため、空き地・空き家調査に基づき土地等の有効利用を検討し、計画的に開発の誘導を行うなど、よりコンパクトな市街地の形成に努めます。
特に、小樽駅周辺地区においては、土地の高度利用や都市機能の更新、都市防災の向上のため、面的整備の調査・検討を進めます。
また、旧手宮線等の地域資源を活用し、市民や観光客の回遊性の向上に努めます。

Ⅲ　元気づくりプログラム
戦略２）「観光波及効果の拡大」による元気づくり
(2)　旧国鉄手宮線の整備と利活用
産業遺産としての性格や位置的特性を生かした整備による新たな魅力の創出とその活用による集客力や回遊性の向上。

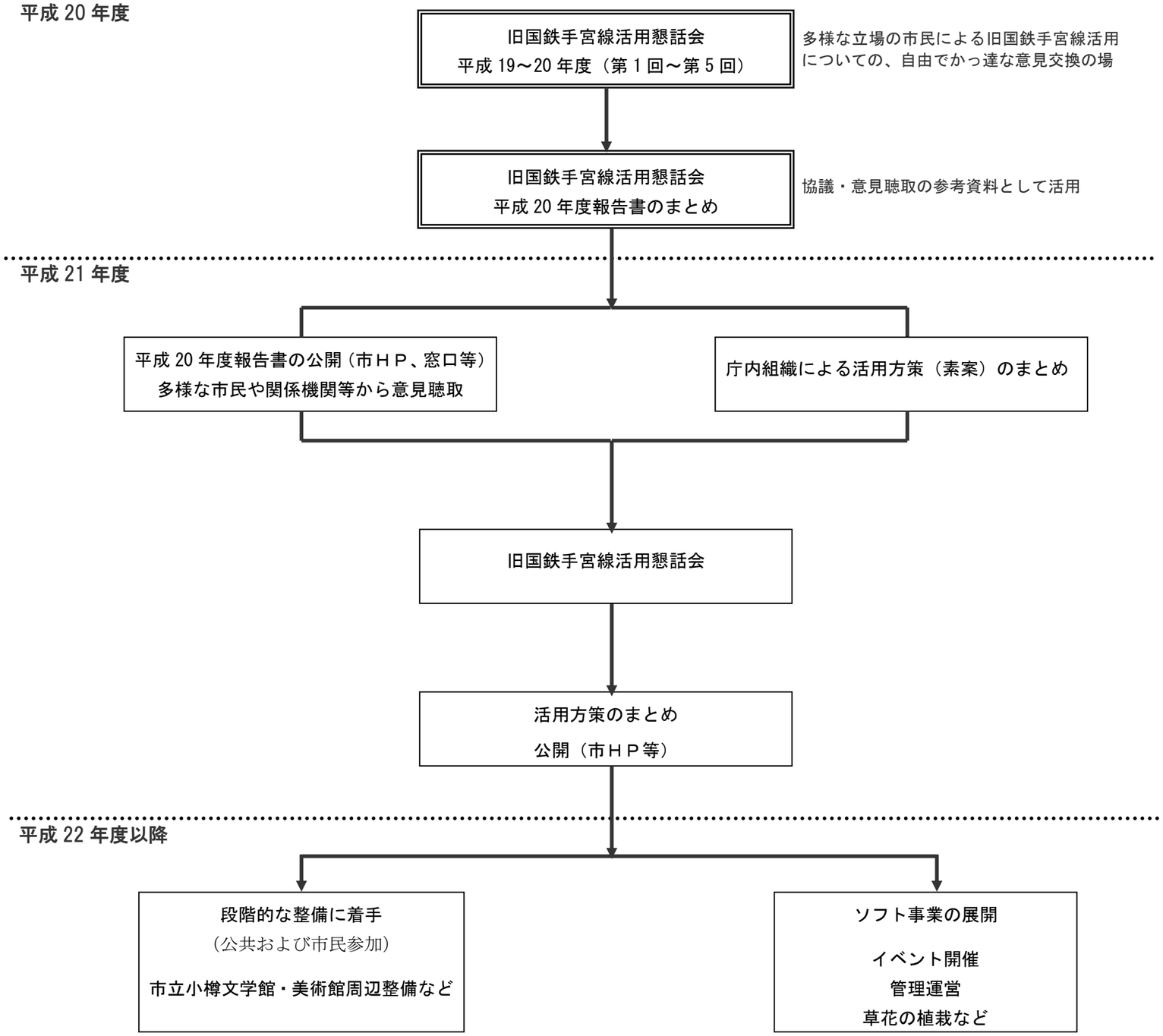
○小樽市中心市街地活性化基本計画

計画期間：平成 20 年 7 月～平成 25 年 3 月（4 年 9 カ月）
計画区域：ＪＲ小樽駅周辺　約 180 ヘクタール

４．土地区画整理事業、市街地再開発事業、道路、公園、駐車場等の公共の用に供する施設の整備その他の市街地の整備改善のための事業に関する事項

本市においては歴史的な建造物や古い街並みが残された個性的な景観が魅力の一つとなっており、・・・。
また、・・・にぎわいは運河沿いに偏りがちであるため、来街者が中心市街地を回遊し、食べる・見る・買う・遊ぶ・憩うといった行動を取りながら、時間をかけて街の雰囲気を楽しめるような魅力の創出が求められている。
そこで、昔の面影を残す北運河及び路地空間等の景観資源が残る旧国鉄手宮線の活用方策や、中央通りのゆったりとした歩道空間を有効活用した事業の実施について検討し、観光客の回遊性の向上や滞在時間の延長の可能性を探る必要がある。

■今後の取り組みについて（提言）



懇話会で提案されたアイデアを以下にまとめる。懇話会で意見を集約して立案した計画ではなく、あくまでもアイデアを統合して整理したものである。
今後の活用方策検討の際に参考資料として活用したい。

８－１．アイデアのイメージ

（１）拠点（ステーション）

小林多喜二も通勤で利用した旧色内駅など、各地区の拠点として駅（ステーション）をモチーフとした広場を整備することが考えられる。広場は軌道系の利用にも配慮してプラットホームの形とする方法もある。その場合、昔ながらの駅で見られるように、地場の張碓石を使った石積みとしたい。張碓石の石積みは小樽運河をはじめ市内各所に見られ、小樽らしい風景の規範となっている。広場には、休憩・情報掲示等の施設としてノスタルジーを感じる待合所を整備して、パンフレットやフリーペーパーなども配布したい。古い客車を配置して活用する方法も考えられる。

■　**プラットホームのイメージ**

昔ながらの石積が残る小樽駅４番ホーム

昔ながらのプラットホームは、端部が荷物運搬などのために斜路となっている。この形にならえば、歴史を伝えるとともにバリアフリーにも対応できる（朝里駅）

■　**待合所のイメージ**

昔ながらの待合所。雨・雪・風をしのいだり、休憩に利用されている
（朝里駅）

近年、広告収入で運営するバス停留所が増えている。施設の維持管理費用にあてる方法として参考になる
（東京都庁 第一庁舎前の事例）

■　**客車を利用したレストランの事例**（小樽市総合博物館敷地内）

（２）信号機、切り替え機、資材庫などの鉄道遺構

旧国鉄手宮線には信号機、切り替え機、資材庫など、各箇所に当時のままの鉄道遺構が点在している。これらは鉄道ファンのみならず多くの人々の興味を誘う資産であり、ぜひ活用したい。説明坂を置けばより深く理解してもらえる。

かつて、古レールはプラットホーム上屋の柱、柵など、様々なものの資材として利用されていた。近年ではサインのフレーム等に利用されている事例もある。鉄道を感じる素材として、古レールや枕木などを積極的に利用したい。

旧国鉄手宮線に残る鉄道遺構

プラットホーム待合所の柱材に古レールが使われている
（朝里駅）

鉄道の歴史を伝える説明板のフレームに古レールを利用している
（旧士幌線幌加駅）

小樽駅のプラットホームにも歴史的に貴重なレールを使ったサインがある

（３）線路沿いの散策路

暫定整備区間と同じように散策路を整備したい。舗装はできるだけ土に近い素材を用いたい。
広場などでは枕木や小樽にゆかりのある石材（札幌軟石・張碓石）を使うことも考えられる。

暫定整備区間の散策路は多くの市民や観光客に利用されている
土に近いイメージの透水性舗装で整備されている

レールを残しながら木材や石材を用いて舗装されている事例
（横浜赤レンガパーク）

（４）ナチュラルガーデン

現在の旧国鉄手宮線の雰囲気を守りながら花も楽しめるようにしたい。そのためには、野草やハーブなどの自然味あふれる花畑とする方法がある。暫定整備区間では既に市民が野草などの花を植えており、他の区間でも市民が楽しみながら花を育てる活動を進めたい。

ハーブガーデンの事例（由仁ガーデン）

ハーブによる路傍植栽の事例
（南房総市ローズマリー公園）

（５）鉄路の保全と活用

小樽を代表する産業遺産である旧国鉄手宮線の姿は、できるだけそのままの形で残していきたい。
軌道輸送系の実現を検討したいが、期間限定やイベントで車両を走らせることも検討したい。

ぼくらのワンダーランドで実施した
人力トロッコ

道路も走行できるＤＭＶ
（デュアル・モード・ビークル）

松山市内を走る坊っちゃん列車
地域活性化の起爆剤として復活させた。かつての車両を活用しているが、動力は蒸気からディーゼルエンジンに改良している
（伊予鉄道株式会社 HP より転載）

ＬＲＴ（次世代型路面電車システム）
Light Rail Transit の略。人と環境にやさしい次世代の軌道系交通システムとして着目されている
（国土交通省道路局 HP より転載）

（６）沿線の遺構（荒巻山、市立小樽文学館・美術館沿いの壁）

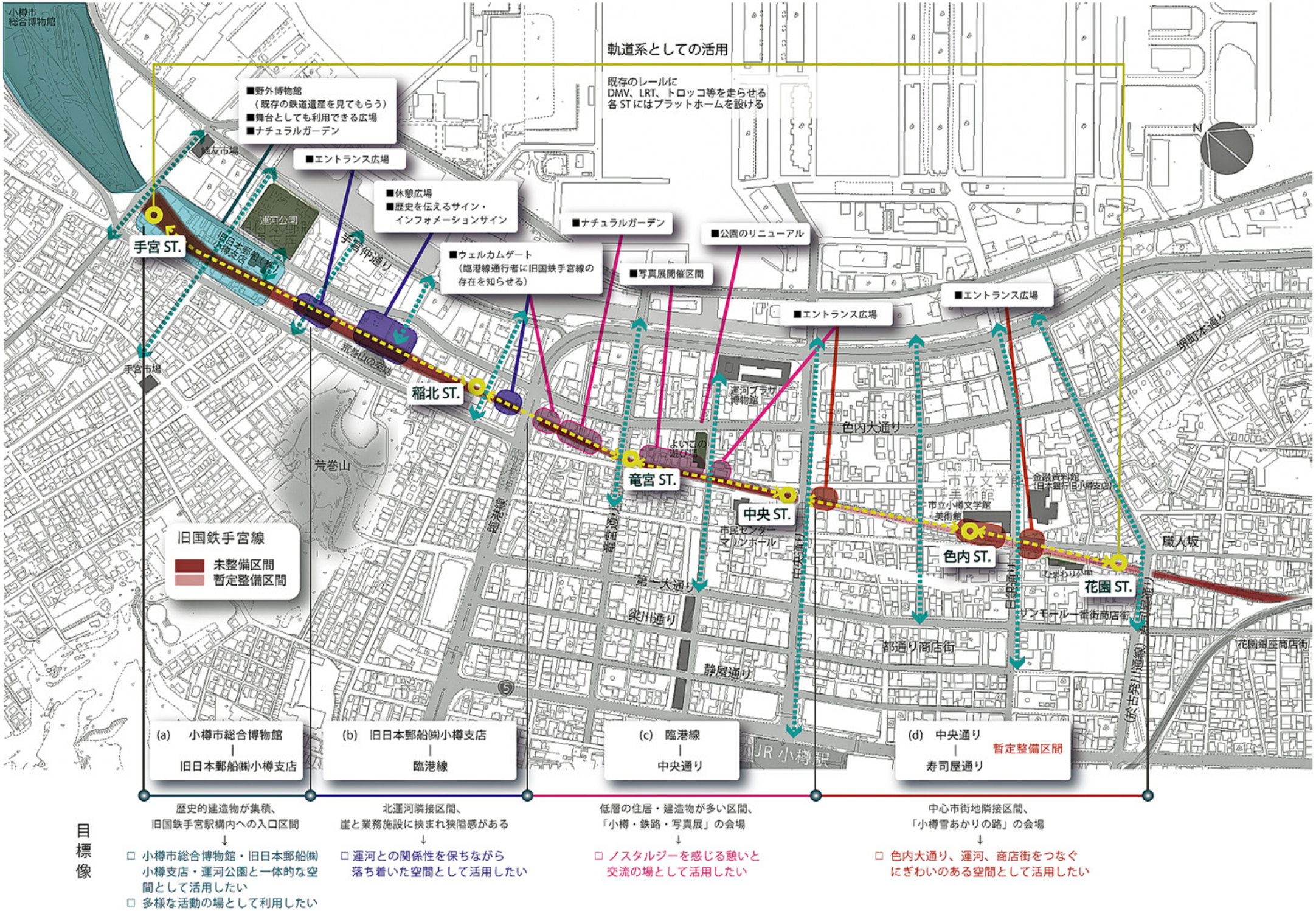
沿線には、かつての岬だった荒巻山突端の岩が見られる。この荒巻山は築港工事や道路工事などの石材調達に利用されたことから石山とも呼ばれている。

市立小樽文学館・美術館の横にはかつての建物の壁が残っており、からんでいるナツヅタの紅葉が市民を楽しませている。これらも興味を抱かせる歴史資源であり、活用を検討したい。

荒巻山の突端

市立小樽文学館・美術館沿いの壁

８－２．アイデアの全体的なまとめ



8－3．ゾーン毎のアイデア

(a) 小樽市総合博物館～旧日本郵船(株)小樽支店

・小樽市総合博物館と連動する野外博物館としての活用を検討（鉄道遺産の現状展示、野草園など）

手宮 ST を整備したい
- 地域の人々や観光客の交流ステーション。
- 雨宿りのできる憩いの場。
- 地域の施設やイベントなどの情報を提供。
- パンフレット、フリーペーパーなどの配置。

引込み線が複数あり広い空間となっている。コンサートやアート展など、市民の活動の場であり観光客も楽しめる場の整備を検討したい

現存する鉄道遺構（ポイント、信号等）の周辺に説明板を設置したい。

エントランス広場を整備したい
- 旧国鉄手宮線と地域の接点。
- 地域の人々の憩いの場となる小広場を整備。
- 周辺地域を紹介するサインの設置。

鉄道遺構の周りに野草やハーブによるナチュラルガーデンを整備し、植物に親しみ学習する場とすることを検討したい。

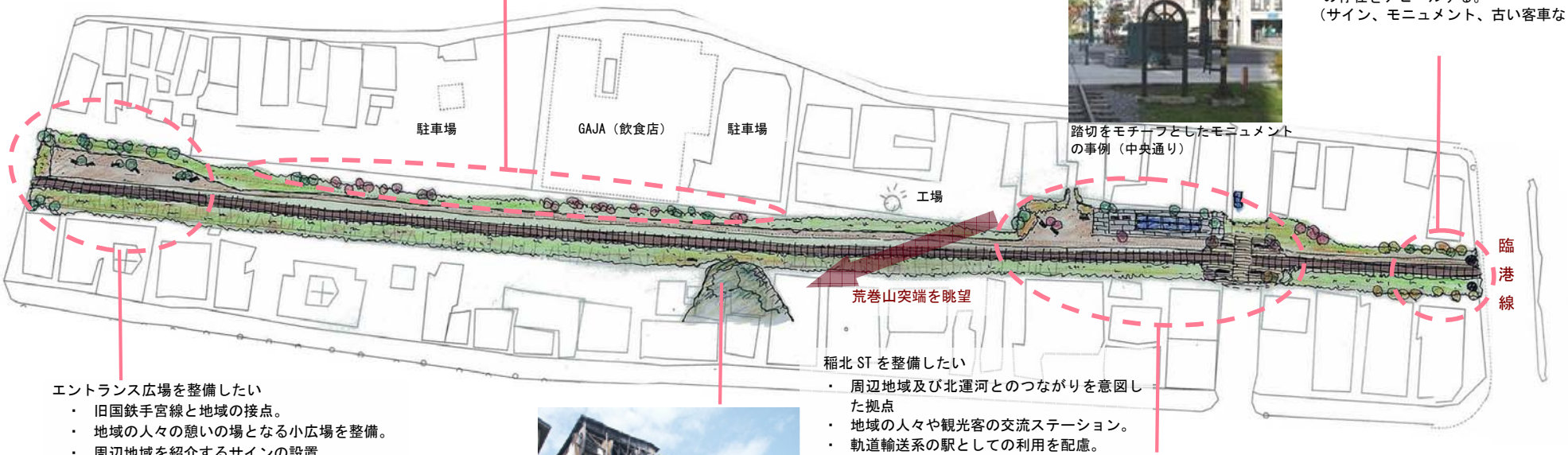
エントランス広場を整備したい
- 旧国鉄手宮線と地域の接点。
- 地域の人々の憩いの場となる小広場を整備。
- 周辺地域を紹介するサインの設置。

旧日本郵船(株)小樽支店隣接地
- 旧日本郵船との一体的空間整備
- 北運河とのつながりの強化
- コンサートや演劇など、市民活動に活用できる舞台の整備。
- オープンカフェにも利用できる憩いの場。

旧日本郵船(株)小樽支店隣接地のイメージ

(b) 旧日本郵船(株)小樽支店～臨港線

閉鎖的にならないように適度に樹木を植栽して景観を整え、四季の彩りを楽しめる場としたい。



エントランス広場を整備したい
- 旧国鉄手宮線と地域の接点。
- 地域の人々の憩いの場となる小広場を整備。
- 周辺地域を紹介するサインの設置。

稲北 ST を整備したい
- 周辺地域及び北運河とのつながりを意図した拠点
- 地域の人々や観光客の交流ステーション。
- 軌道輸送系の駅としての利用を配慮。
- 築港の石材を供給した荒巻山の突端を眺めながら、小樽港の歴史などを学習する広場。
- 手宮地区・北運河周辺・小樽市総合博物館などの情報提供。
- パンフレットやフリーペーパーなどの配置。

踏切をモチーフとしたモニュメントの事例（中央通り）

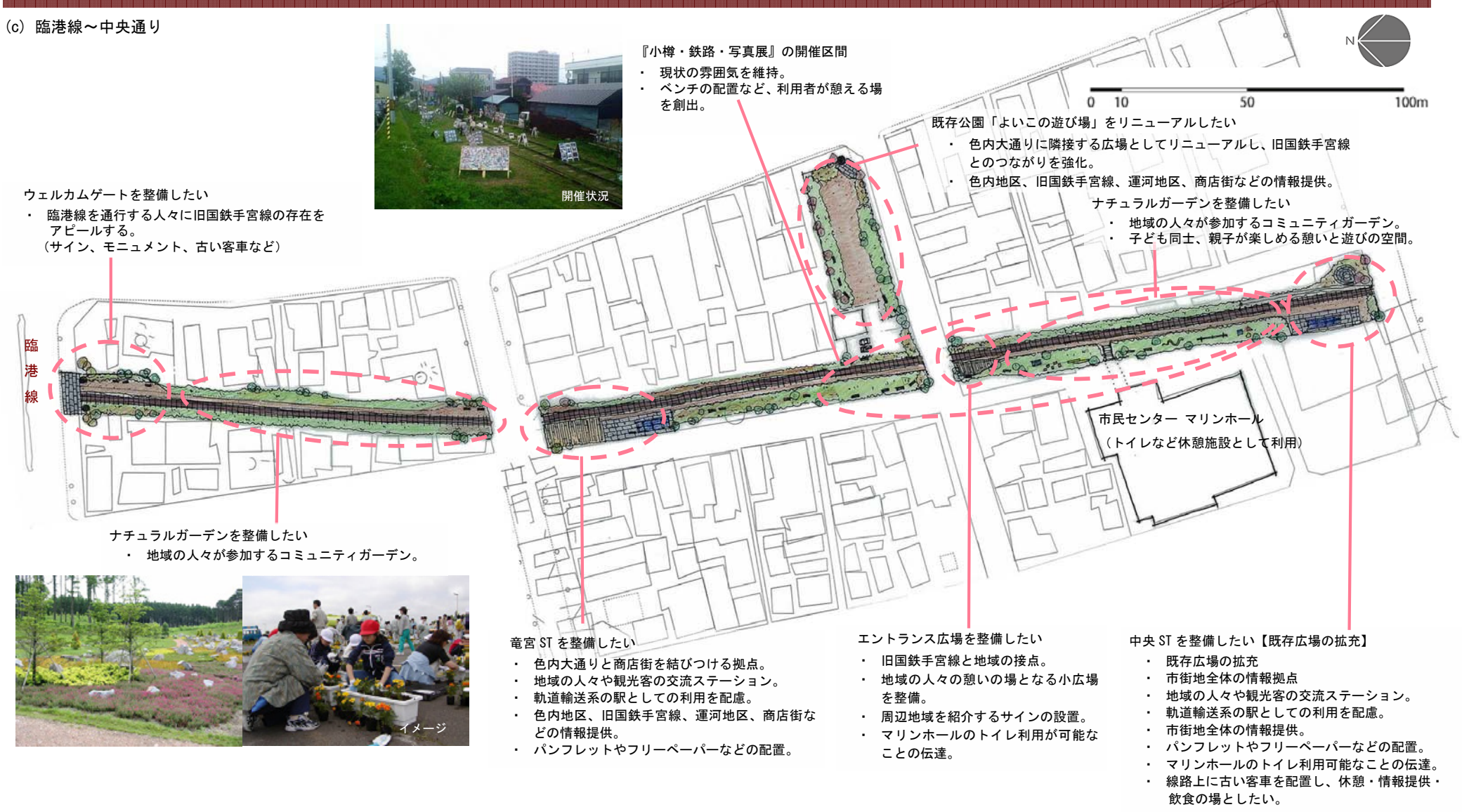
ウェルカムゲートを整備したい
- 臨港線を通行する人々に旧国鉄手宮線の存在をアピールする。
（サイン、モニュメント、古い客車など）

ユニークな風景が残っている踏切

稲北 ST 周辺のイメージ

(c) 臨港線～中央通り

『小樽・鉄路・写真展』の開催区間
- 現状の雰囲気を維持。
- ベンチの配置など、利用者が憩える場を創出。



既存公園「よいこの遊び場」をリニューアルしたい
- 色内大通りに隣接する広場としてリニューアルし、旧国鉄手宮線とのつながりを強化。
- 色内地区、旧国鉄手宮線、運河地区、商店街などの情報提供。

ナチュラルガーデンを整備したい
- 地域の人々が参加するコミュニティガーデン。
- 子ども同士、親子が楽しめる憩いと遊びの空間。

ウェルカムゲートを整備したい
- 臨港線を通行する人々に旧国鉄手宮線の存在をアピールする。
（サイン、モニュメント、古い客車など）

ナチュラルガーデンを整備したい
- 地域の人々が参加するコミュニティガーデン。

竜宮 ST を整備したい
- 色内大通りと商店街を結びつける拠点。
- 地域の人々や観光客の交流ステーション。
- 軌道輸送系の駅としての利用を配慮。
- 色内地区、旧国鉄手宮線、運河地区、商店街などの情報提供。
- パンフレットやフリーペーパーなどの配置。

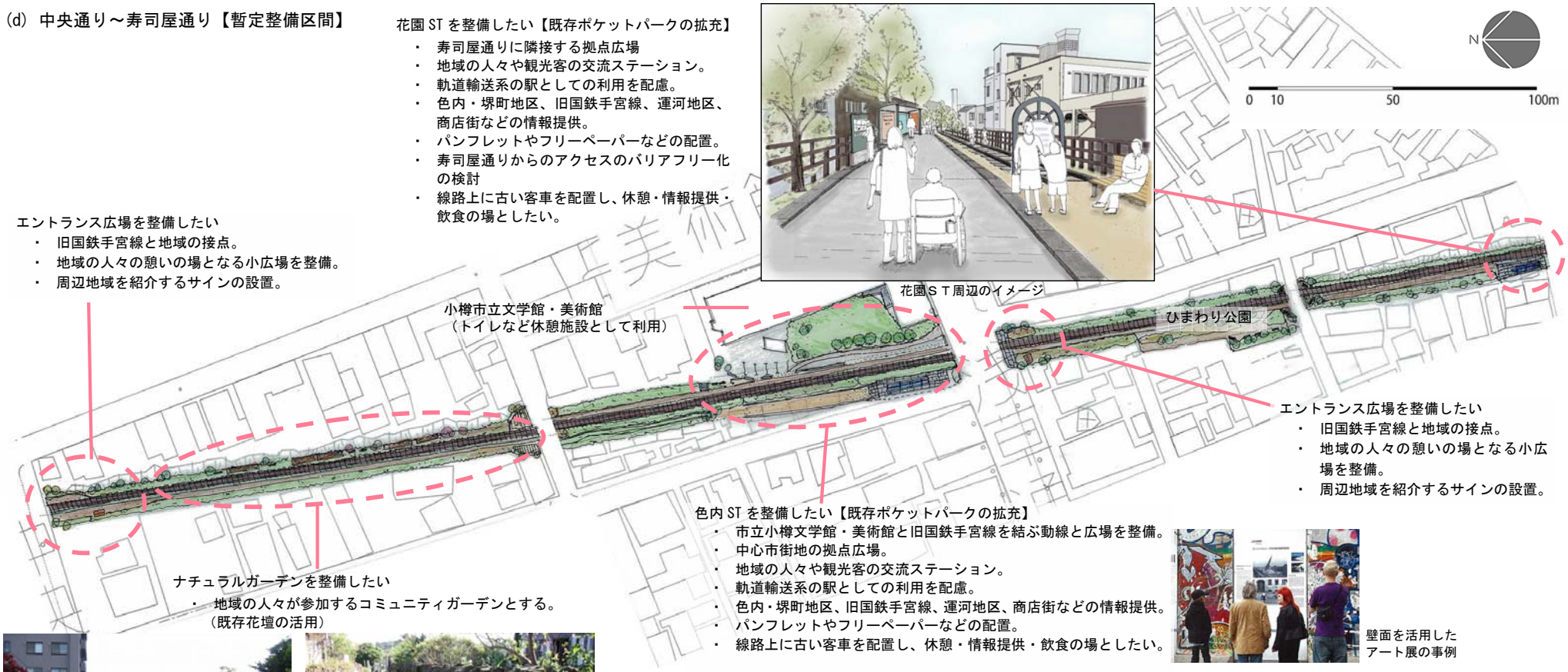
エントランス広場を整備したい
- 旧国鉄手宮線と地域の接点。
- 地域の人々の憩いの場となる小広場を整備。
- 周辺地域を紹介するサインの設置。
- マリンホールのトイレ利用が可能なことの伝達。

中央 ST を整備したい【既存広場の拡充】
- 既存広場の拡充
- 市街地全体の情報拠点
- 地域の人々や観光客の交流ステーション。
- 軌道輸送系の駅としての利用を配慮。
- 市街地全体の情報提供。
- パンフレットやフリーペーパーなどの配置。
- マリンホールのトイレ利用可能なことの伝達。
- 線路上に古い客車を配置し、休憩・情報提供・飲食の場としたい。

(d) 中央通り～寿司屋通り【暫定整備区間】

花園 ST を整備したい【既存ポケットパークの拡充】
- 寿司屋通りに隣接する拠点広場
- 地域の人々や観光客の交流ステーション。
- 軌道輸送系の駅としての利用を配慮。
- 色内・堺町地区、旧国鉄手宮線、運河地区、商店街などの情報提供。
- パンフレットやフリーペーパーなどの配置。
- 寿司屋通りからのアクセスのバリアフリー化の検討
- 線路上に古い客車を配置し、休憩・情報提供・飲食の場としたい。

花園ＳＴ周辺のイメージ



エントランス広場を整備したい
- 旧国鉄手宮線と地域の接点。
- 地域の人々の憩いの場となる小広場を整備。
- 周辺地域を紹介するサインの設置。

エントランス広場を整備したい
- 旧国鉄手宮線と地域の接点。
- 地域の人々の憩いの場となる小広場を整備。
- 周辺地域を紹介するサインの設置。

ナチュラルガーデンを整備したい
- 地域の人々が参加するコミュニティガーデンとする。
（既存花壇の活用）

色内 ST を整備したい【既存ポケットパークの拡充】
- 市立小樽文学館・美術館と旧国鉄手宮線を結ぶ動線と広場を整備。
- 中心市街地の拠点広場。
- 地域の人々や観光客の交流ステーション。
- 軌道輸送系の駅としての利用を配慮。
- 色内・堺町地区、旧国鉄手宮線、運河地区、商店街などの情報提供。
- パンフレットやフリーペーパーなどの配置。
- 線路上に古い客車を配置し、休憩・情報提供・飲食の場としたい。

現状：花壇が設置されている　⇒　もっと自然な雰囲気が似合う（イメージ例）

壁面を活用した
アート展の事例

□ 壁を撤去した場合のイメージ
開放的になり、広い空間が生まれる。
休憩、オープンカフェ、イベントの拠点として利用しやすくなる。
モダンな建物（市立小樽文学館・美術館）の全貌を見ることができる。

□ 壁を残す場合のイメージ
情報やポスター等の掲示、ギャラリーや映像のスクリーン等に活用することも考えられる。
既存のナツヅタの紅葉を楽しめる。
開放的にするためには一部を残した利用が適当と考えられる。