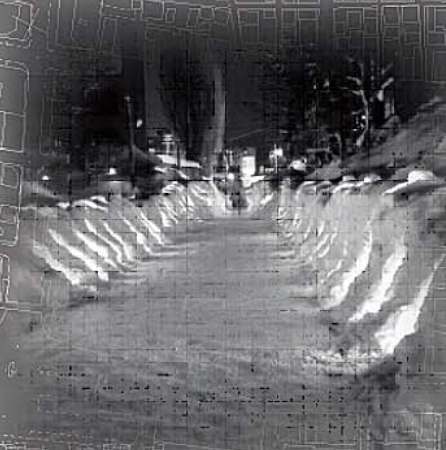


旧国鉄手宮線活用計画

平成22年3月



目次

[I]	これまでの歩み	1
[II]	旧国鉄手宮線の現況	2
[III]	旧国鉄手宮線の活用状況	7
[IV]	周辺地域の特徴	8
[V]	活用に当たって	10
[VI]	整備に当たって	11
[VII]	各ゾーンの整備イメージ	16
[VIII]	S Tの整備イメージ	20
[IX]	エントランス広場の整備イメージ	25
[X]	維持管理の考え方	26

はじめに

平成19年3月に、旧国鉄手宮線の中央通りから小樽市総合博物館手前までの延長約1160メートルの区間をJR北海道から購入したことをきっかけに、新たな中心市街地の魅力を創出し、観光客の回遊性の向上や時間消費型観光の促進、中心市街地の活性化を目指し、既にオープンスペースとして整備されている区間と一体となる活用計画の検討を行うこととなった。

平成19、20年度には、市民各層の意見を求め旧国鉄手宮線の活用計画の参考とすることを目的に「旧国鉄手宮線活用懇話会」を設置し、懇話会での意見をまとめた報告書が提出された。

さらに平成21年度においても、この報告書について市民からの意見を募集するとともに、「旧国鉄手宮線活用懇話会」を継続して設置し、市民を中心に構成される各委員の意見を伺い、本計画を策定するに至った。

1. 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・手宮一札幌間が開通し、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オープンスペースの整備を実施した。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。

2. 廃線後のオープンスペース整備の経緯

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。

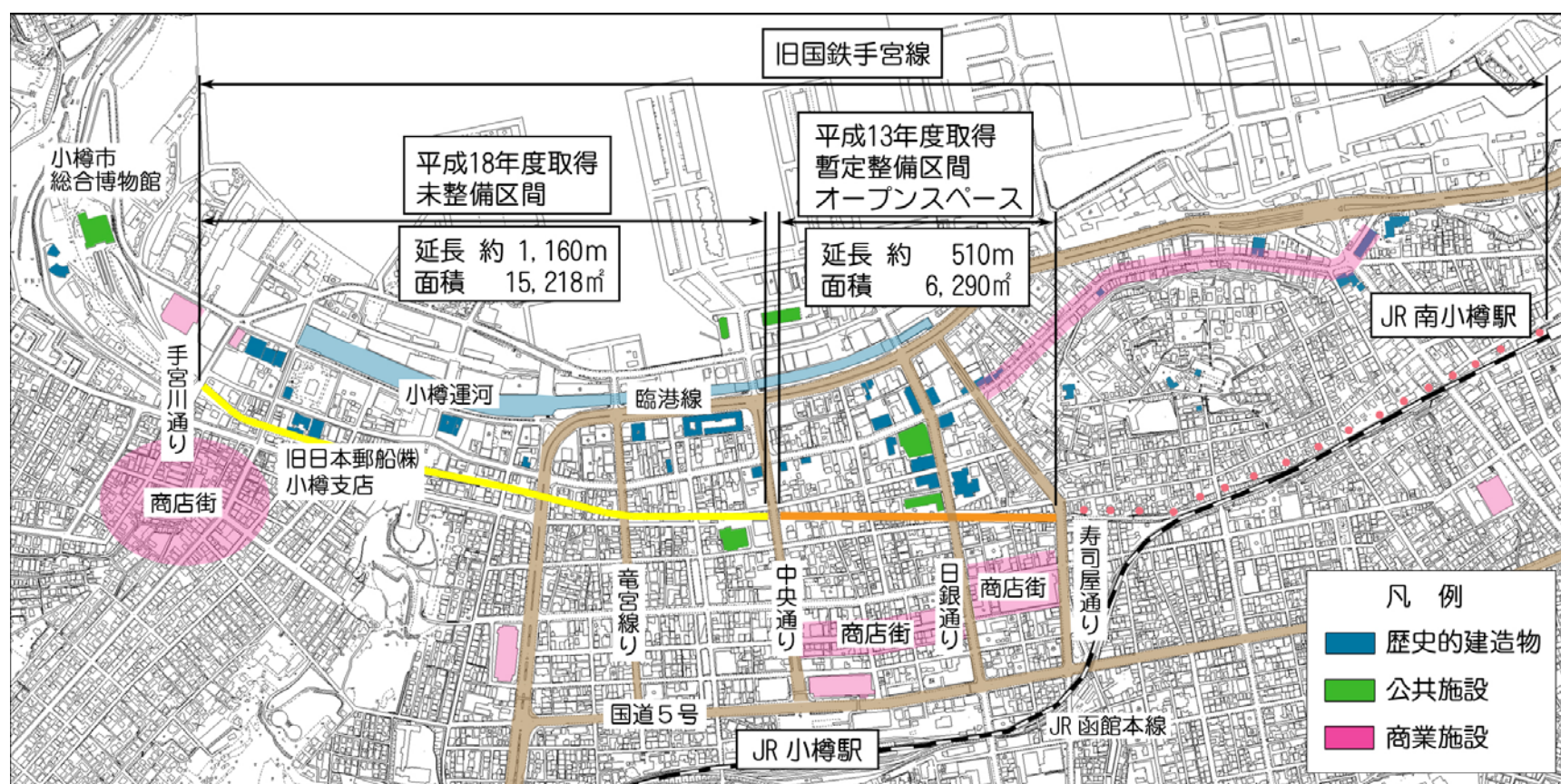
その後、小樽市では、事業の採算性や住民アンケート等の調査結果を基に、「旧国鉄手宮線は歴史的遺産であるとともに、その位置的特性からまちづくりに貢献し得る可能性を秘めた市民の貴重な財産である」、「当面の活用としては、将来の輸送機関としての可能性を残しながら、オープンスペースとして活用を図る方向で検討を進める」等の一定の方向を示した。

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。

3. 「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
 - ・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

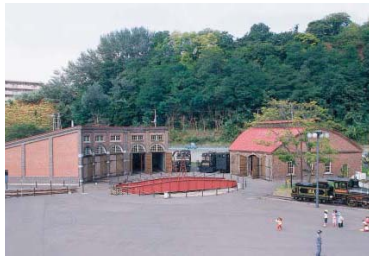
1880年（明治13年）	官営幌内鉄道 手宮～札幌間開通
1881年（明治14年）	明治天皇の御召列車運行（小樽～札幌）
1882年（明治15年）	手宮～幌内間全通
1885年（明治18年）	手宮機関庫竣工
1889年（明治22年）	北海道炭礦鉄道に譲渡
1895年（明治28年）	手宮工場で国産2番目の蒸気機関車を製作
1906年（明治39年）	鉄道国有法により国有化
1909年（明治42年）	手宮～小樽（現南小樽）間の名称が「手宮線」となる
1962年（昭和37年）	旅客営業廃止
1985年（昭和60年）	手宮～南小樽間廃止
2001年（平成13年）	中央通り～市道於古発川通線（寿司屋通り）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



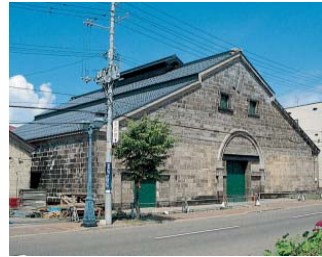
1. 現況

■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。



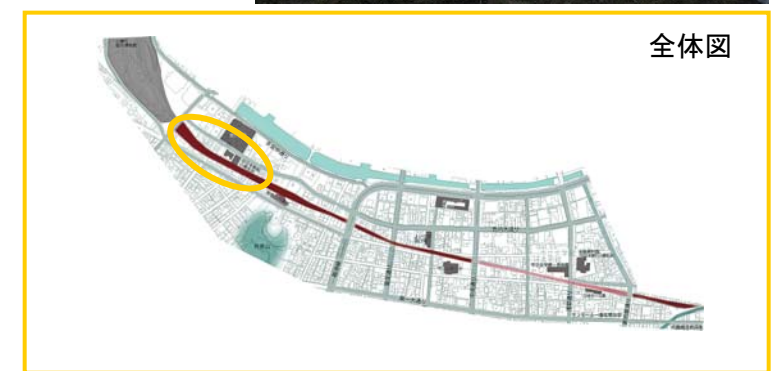
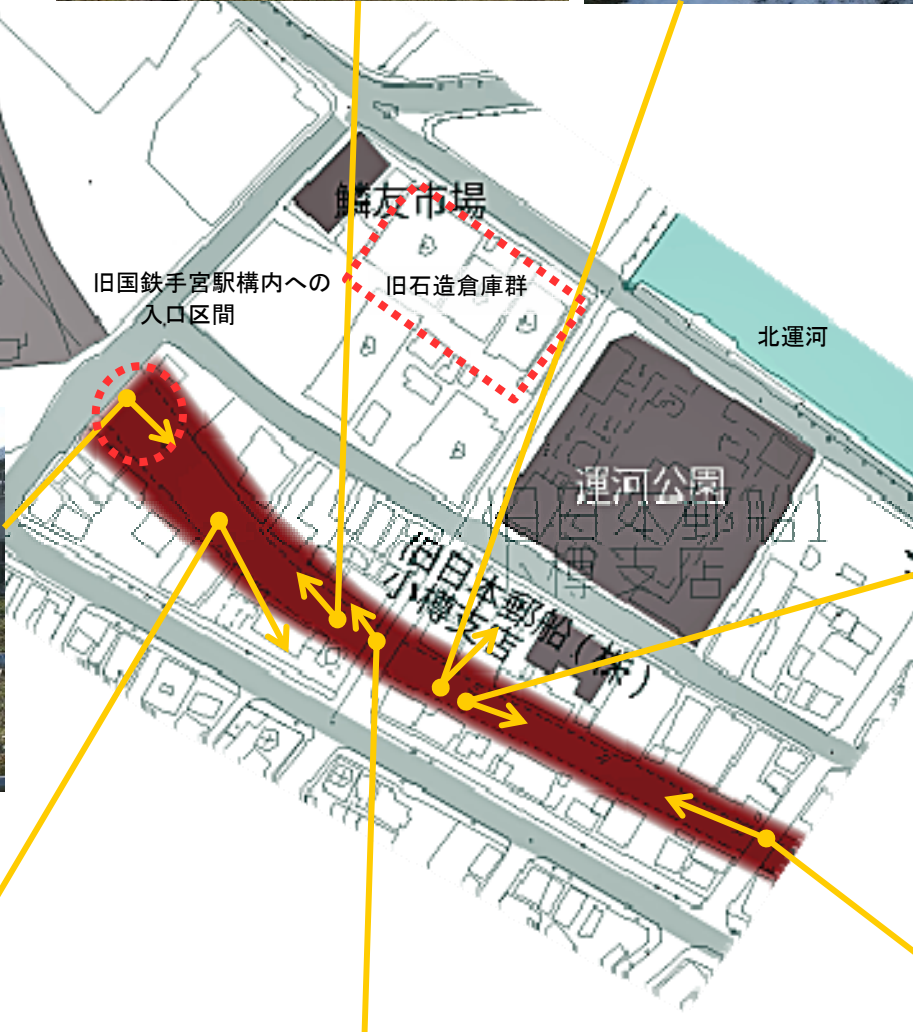
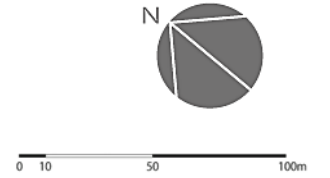
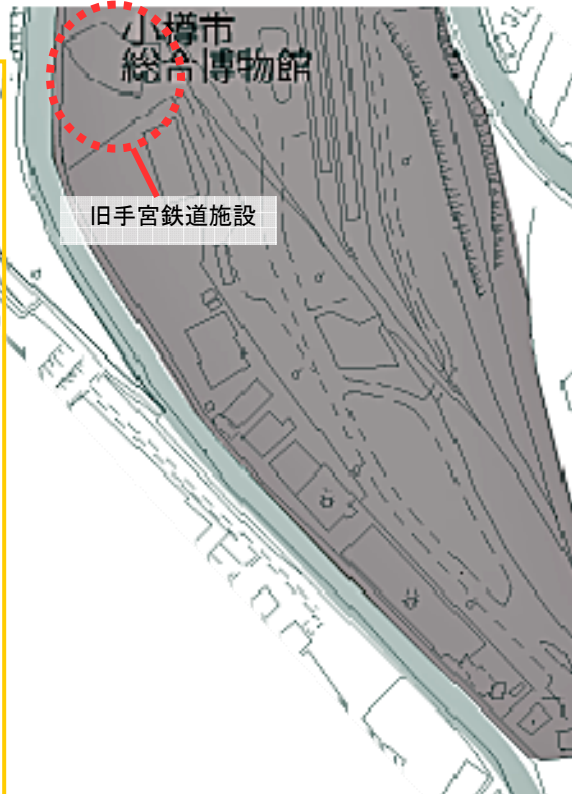
往時の手宮駅

出典：「100年のあゆみ駅史」



旧手宮駅構内への入口区間

- 鉄道遺構（転轍機等）が複数ある。



全体図

■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、狭あい感がある。沿線には駐車場や空き地も点在している。



崖と業務施設

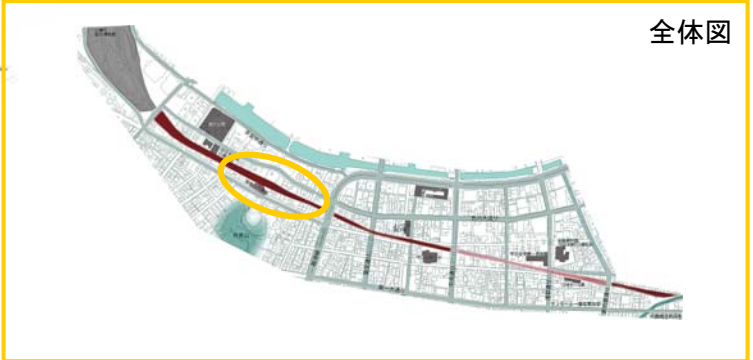


隣接する駐車場

- ・ 荒巻山突端の岩壁が露出している。



踏切跡地



全体図

■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。



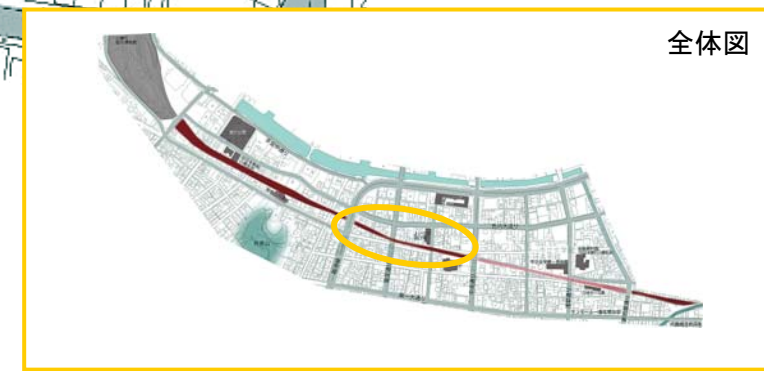
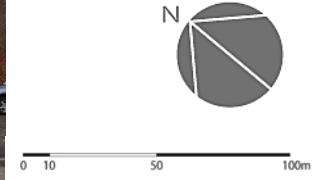
旧国鉄手宮線側から見たよいこの遊び場と石造倉庫の喫茶店

- ・ 「小樽・鉄道・写真展」の会場として利用されている。



出典：「小樽・鉄道・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。



■中央通り～寿司屋通り（整備済み区間）

- 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。

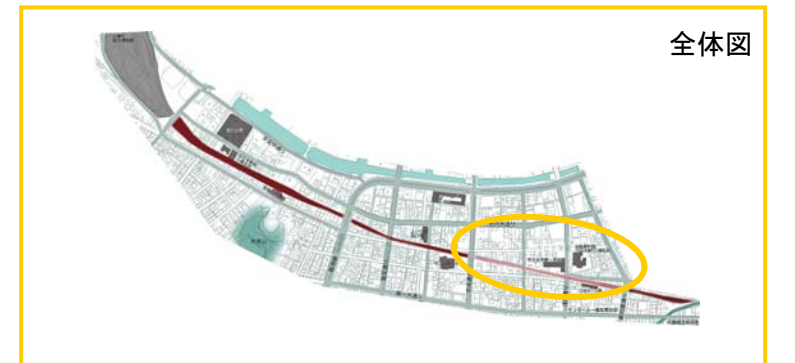
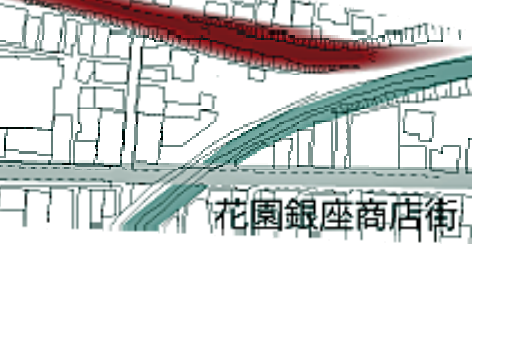


- かつて、市立文学館・美術館の隣接地にあった色内駅。



株式会社カラマツトレイン所蔵

- 公園（ひまわり公園）が隣接している。



全体図

2. オープンスペース区間の概要

■市街地中心部の区間：中央通り～寿司屋通り

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 m²

平成 13 年に用地取得・暫定整備

主な整備施設

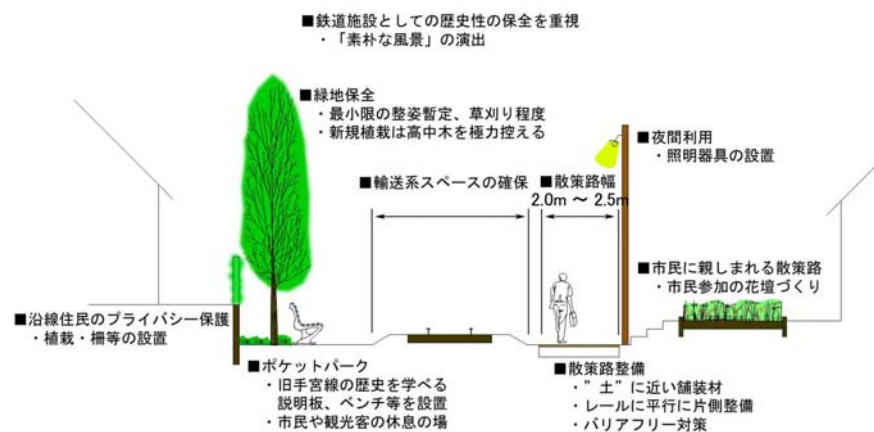
- ・散策路：延長 474m、幅 2.0m～2.5m
- ・広場：2カ所、面積 230m²
- ・説明板：3基（移設1カ所含む）
- ・ベンチ：12基
8基に市立稲穂小学校生徒が描いた機関車の絵(34枚)が彫り込まれている
- ・花壇：3カ所
小樽山草会が参加
- ・照明：22基
- ・植栽：1式

■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として整備する。

■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。
- 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 m²)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遵守。
- 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

旧国鉄手宮線では、「小樽雪あかりの路」「小樽・鉄道・写真展」などのイベントが開催されている。

■ 小樽雪あかりの路

平成 11 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囲まれ、旧国鉄手宮線のオープンスペースはメイン会場の 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イベントとして定着した。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/>

■ 小樽がらす市

平成 21 年から始まったイベントで、平成 21 年度は 7 月末に 3 日間開催された。

小樽市内の工房等を中心に全国から 27 の工房等がガラス製品の展示・販売をおこなったほか、伝統的なガラス装飾技法である「切り子」の実演やとんぼ玉づくり、スタンドグラス作成などの製作体験もおこなわれた。また、「小樽雪あかりの路」の期間中にも、「冬の小樽がらす市」が開催された。



『小樽がらす市』の様子

■ 手宮線はぼくらのワンダーランド

平成 20 年に開始されたイベント。平成 14、15、18 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た。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、幅広く実施した。



トロッコ試乗の様子

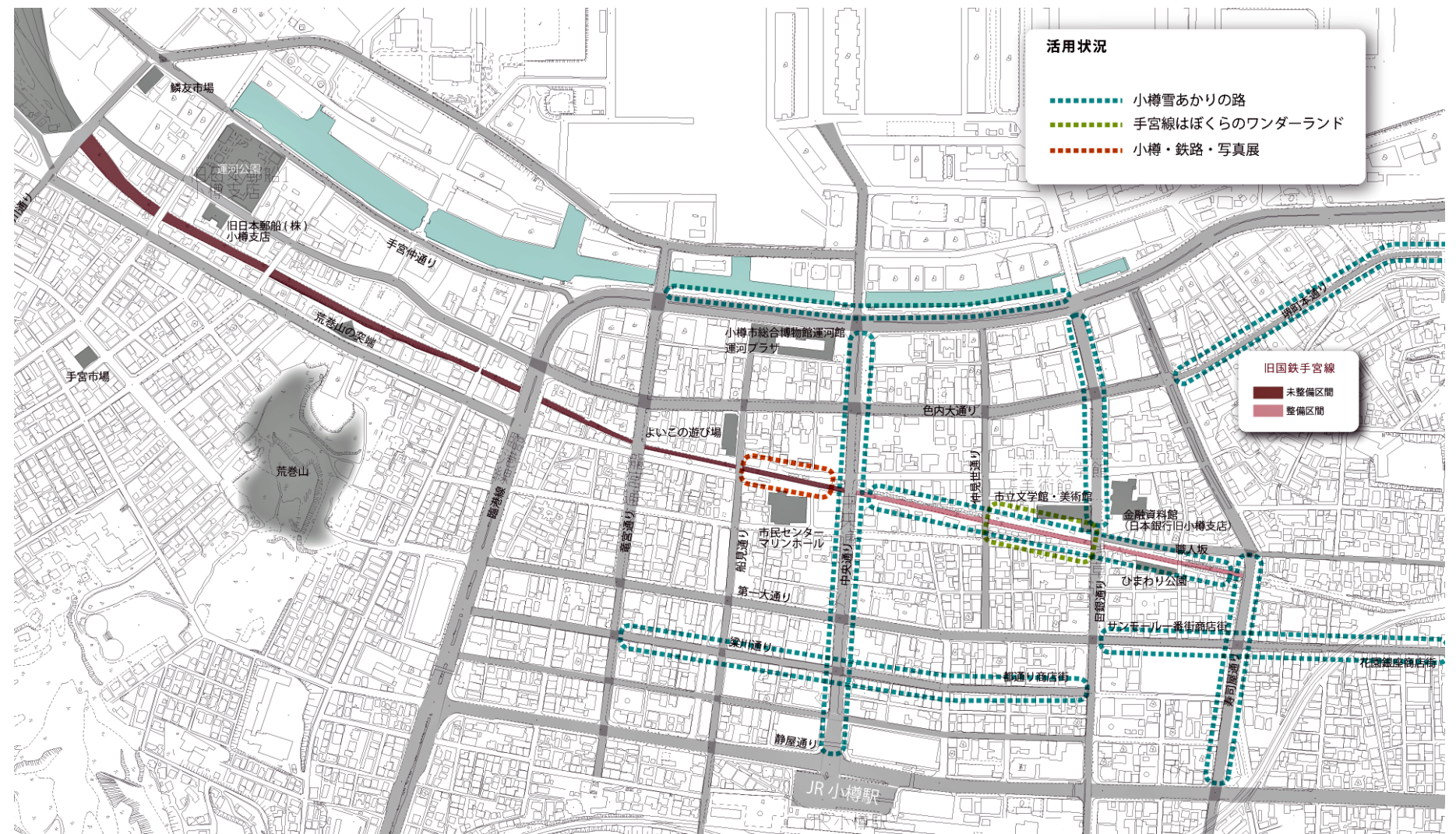
■ 小樽・鉄道・写真展

平成 11 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。毎年 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・鉄道・写真展」オフィシャルウェブサイト
<http://blog.livedoor.jp/tetsuroten/>

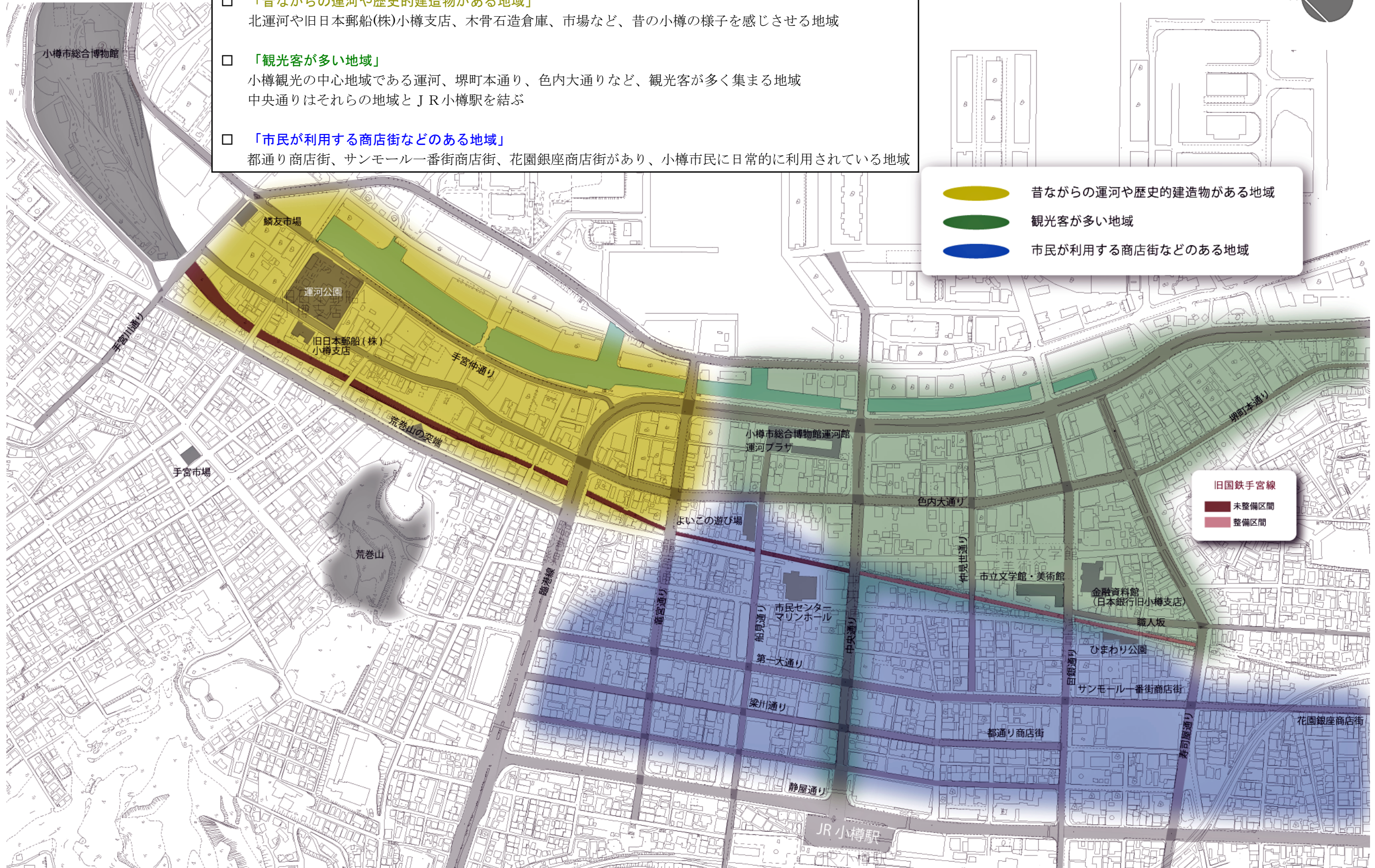


旧国鉄手宮線や周辺地域におけるイベント実施区間

1. 周辺地域の特徴

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」
 北運河や旧日本郵船(株)小樽支店、木骨石造倉庫、市場など、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



- 昔ながらの運河や歴史的建造物がある地域
- 観光客が多い地域
- 市民が利用する商店街などのある地域

旧国鉄手宮線

- 未整備区間
- 整備区間

2. 周辺地域の主な資源



※「往時の手宮駅」の写真：「100年のあゆみ駅史」より引用

1. 旧国鉄手宮線の位置づけ

**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**

【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。明治13年11月に小樽・手宮一札幌間が開通し、2年後の明治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。

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、小樽の代表的なイベントである「小樽雪あかりの路」は、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。

【重要な観光資源として活用する】

小樽には平成20年に710万人の観光客が来訪しており、小樽にとって観光が重要な産業となっているが、平成11年をピーク（約970万人）に観光客数の減少が続いている。

また、近年観光形態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ことから、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にぎわう運河・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。

2. 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をつなぐ（まちをつなぐ）。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（ひとをつなぐ）。先人が築いた小樽の歴史を伝え、小樽の魅力を高める（ときをつなぐ）。

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。

まち			
	北運河	商店街(サンモール一番街)	堺町通り
ひと			
	市民が利用する様子	「小樽雪あかりの路」のボランティア	イベント時の様子
	出典：http://www.yukiakarinomichi.org/		
とき			
	往時の手宮線 (出典：「100年のあゆみ駅史」)	往時の色内駅 (株式会社カラマツトレイン所蔵)	運河公園と 旧日本郵船(株)小樽支店

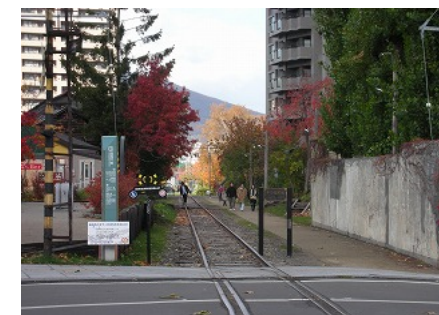
テーマ「まち・ひと・ときをつなぐ」のイメージ

3. 活用に当たっての基本的な考え方

- 歴史や地域特性を踏まえ、旧国鉄手宮線を、周辺地域と一体的に活用し、小樽の活性化に寄与する観光資源及び市民が憩い集える場所として活用する。
- 旧国鉄手宮線は、市民にとって貴重な財産であり、また近代化産業遺産にも認定されていることから、歴史的遺構であるレールやまくら木などを残した整備計画とする。
- 軌道施設が老朽化していることから、動力を使った軌道輸送を可能とするためには全面的な改修が必要であり、そのためには、歴史的遺構である軌道施設を全て新設しなければならず、これらの歴史的価値が失われることや、交差する道路が多いことから、現時点では、動力を使った軌道輸送系の整備は据え置く方向で計画を進める。ただし、トロッコなど非動力系の車両であれば、イベントなど期間限定で部分的な区間を走行させることは可能とする。
- 平成13年度に整備した中央通りから寿司屋通りまでのオープンスペース区間は、手を加えずそのまま残し、それ以外の未整備区間は、このオープンスペース区間と違和感のない様な整備計画とする。



【トロッコの活用】



【平成13年度整備区間】



【未整備区間】

整備の基本的な考え方

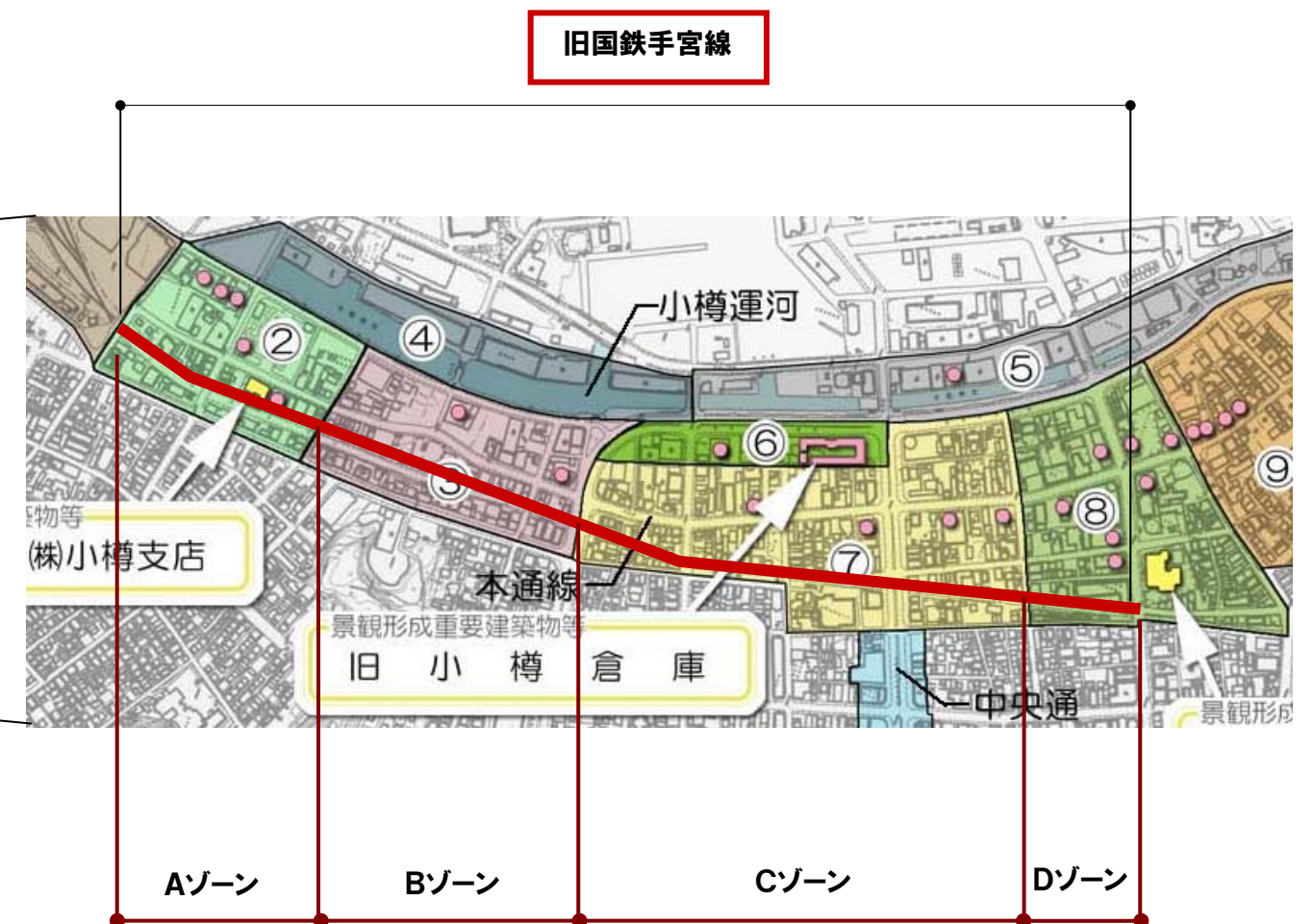
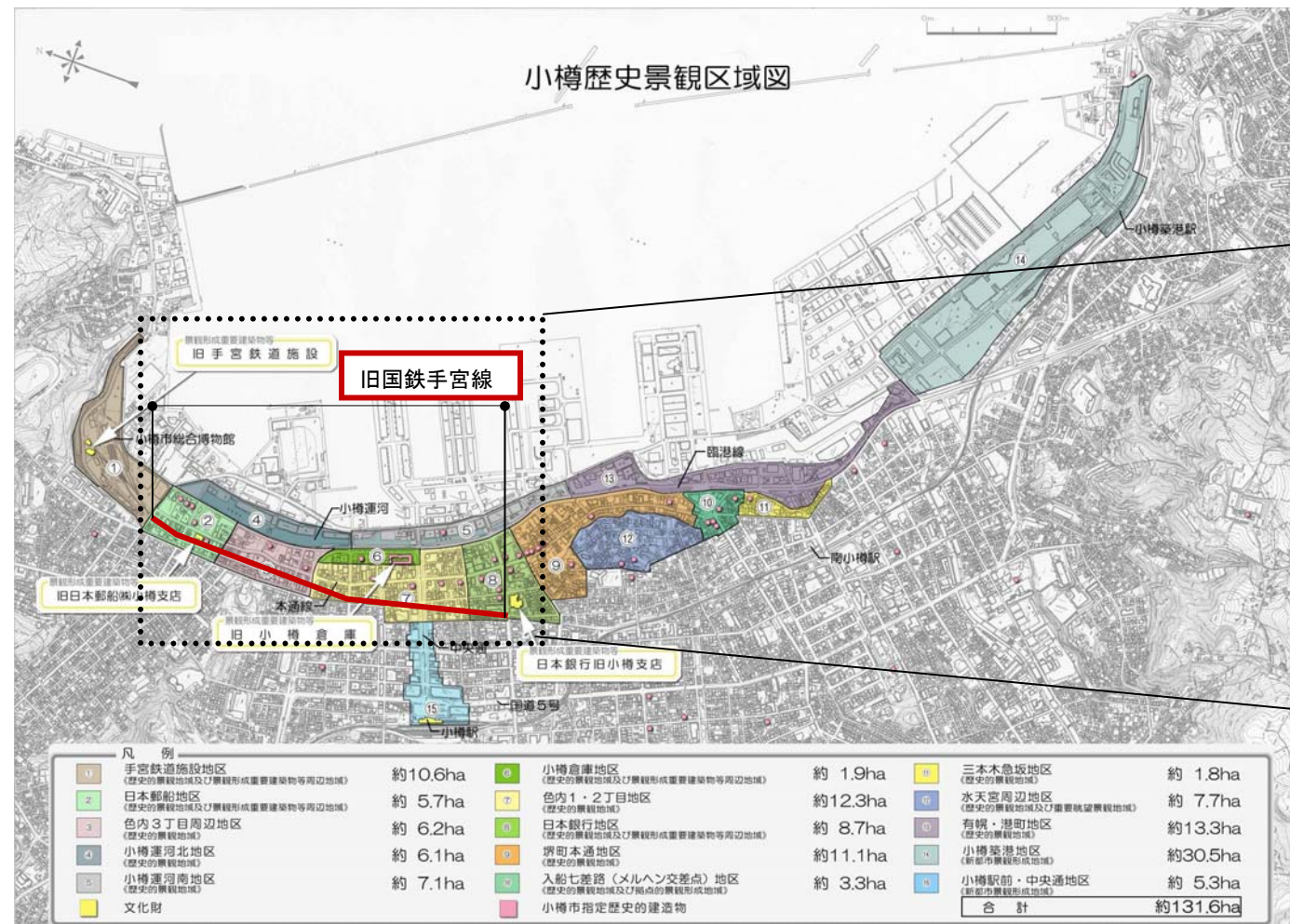
旧国鉄手宮線を4つのゾーンに分け、ゾーンごとに情報発信や、市民や観光客が憩い集う機能を有する拠点を整備するとともに、拠点と拠点をつなぐ散策路や利用者の利便性を図るサインを整備する。

1. ゾーン分けについて

旧国鉄手宮線の活用は、本線の整備と沿線の建物、周辺環境とを調和させることで整備効果が期待される。歴史的建築物や景観の保全については、昭和58年に「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」を制定、平成4年には、この歴建条例を発展的に解消し、「小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例」を制定し、平成21年4月からは、これまでの取組みを踏まえ、景観行政の指針となる「小樽市景観計画」を策定し、良好な景観の形成に取り組んでいる。

景観計画では、小樽らしい良好な景観を形成している重要な区域を「小樽歴史景観区域」として指定し、この区域を15ブロックに分け、それぞれの地域の特色に合った景観形成を目指している。

旧国鉄手宮線の整備は、「小樽歴史景観区域」と整合を図る。



2. 拠点について

【各ゾーンの拠点整備の考え方】

活用テーマを踏まえ、旧国鉄手宮線の歴史の復元や周辺との調和を考慮に入れた拠点整備を行う。

BゾーンとDゾーンはかつて乗降場が存在し、駅舎を中心としたにぎわいや人々の流れが生まれていたことに思いをはせ、各拠点にそれぞれの駅舎の存在を思い起こすことができる整備を行う。

AゾーンとCゾーンはもともと乗降場がなかったため、周辺との連動を考慮した交流や休憩に利用できる広場主体の整備とする。

各ゾーンの入口には、ゾーンの始まりを演出するため、エントランス広場を設置する。

【Aゾーンの拠点整備の考え方】

Aゾーンには、重要文化財である旧日本郵船(株)小樽支店が接しており、隣接して運河公園や北運河があり、これらを回遊することで、海運とともにあった小樽を感じることができるエリアである。このように旧日本郵船と運河公園や北運河との連携も考慮し、旧日本郵船の裏に面するS Tは、旧日本郵船を近くに感じながら休憩や様々な交流活動ができる広場として整備する。『旧日本郵船S T』

また、総合博物館と隣接し旧国鉄手宮線の入り口となるS Tは、利用者を迎え入れる広場として整備する。『手宮S T』

【Bゾーンの拠点整備の考え方】

Bゾーンには、かつて手宮駅が開業しており、手宮駅を中心としたにぎわいを呈していたエリアである。手宮駅は、大正元年に整備され、その後、旅客営業の休止・再開を繰り返し、昭和18年に廃止となり撤去された。このような手宮駅の在りし日の姿を伝える場として整備する。『旧手宮駅S T』

【Cゾーンの拠点整備の考え方】

Cゾーンには観光客の通行が多い中央通りが接しており、「小樽・鉄道・写真展」「小樽雪あかりの路」などのイベントが開催されるなど、市民・観光客から親しまれているエリアである。周辺には、小樽市総合博物館運河館、小樽運河工芸館等の民間観光施設、公園、市民センターマリンホール、中央市場などが立地し、それらとの連携も考慮すると、今後も交流の広がりが期待されるエリアである。竜宮通りに面するS Tはそれらの周辺施設を結ぶ位置にあり、休息することのできる広場として整備する。『竜宮S T』

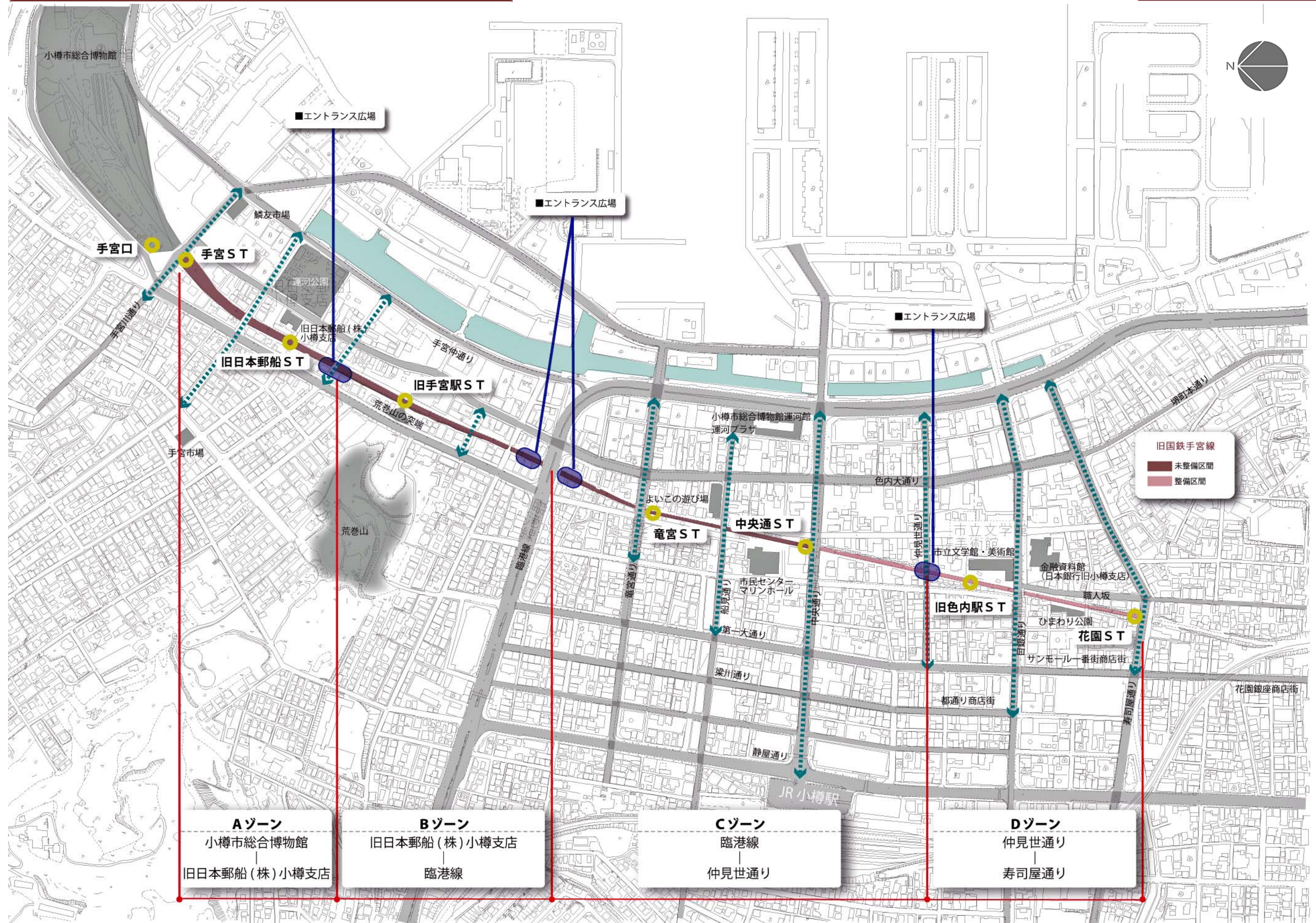
また、中央通りに接するS Tは、利用者を迎え入れる広場とする。この場所は、既にベンチやモニュメント等が設置されており、憩いの空間としての整備が行われている。『中央通S T (整備済み)』

【Dゾーンの拠点整備の考え方】

Dゾーンには、寿司屋通りが接しており、周辺地域には歴史的建造物や運河、商店街があるエリアである。また、このゾーンでは、かつて色内駅が開業しており、色内駅を中心としたにぎわいを呈していたエリアである。色内駅は、大正元年に色内仮停車場として整備され、その後、旅客営業の休止・再開が繰り返され、昭和36年に廃止となった。周辺地域との連携を考慮するとともに色内駅の面影を伝える憩いの場所として色内駅をモチーフとした休憩施設等を整備する。『旧色内駅S T』

また、寿司屋通りに接し、旧国鉄手宮線の入り口となるS Tは利用者を迎え入れる広場とする。この場所は、既に旧国鉄手宮線の歴史を紹介する解説サインなどが設置され、また、休憩施設等も配置されており、憩いの空間としての整備が行われている。『花園S T (整備済み)』

ゾーン	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン
	小樽市総合博物館～旧日本郵船(株)小樽支店	旧日本郵船(株)小樽支店～臨港線	臨港線～仲見世通り	仲見世通り～寿司屋通り
テーマ	全体テーマ「まち・ひと・ときをつなぐ」：旧国鉄手宮線の歴史の継承と周辺との連携を考慮した整備・活用により、人々の交流が生まれる旧国鉄手宮線			
拠点 エントランス	旧日本郵船S T・手宮S T エントランス広場	旧手宮駅S T エントランス広場	竜宮S T・中央通S T エントランス広場	旧色内駅S T・花園S T エントランス広場
歴史景観区域 地区の特徴	国の指定文化財の「旧日本郵船(株)小樽支店」を中心に発展した地区	旧手宮駅を中心として、海運や陸運の発達とともに形成された地区	小樽を代表する都市軸である中央通りと歴史的景観を残す色内大通りとが交わる地区	かつて全国の金融機関が進出し、北海道の金融・経済の中心として往時の繁栄をしのばせる地区



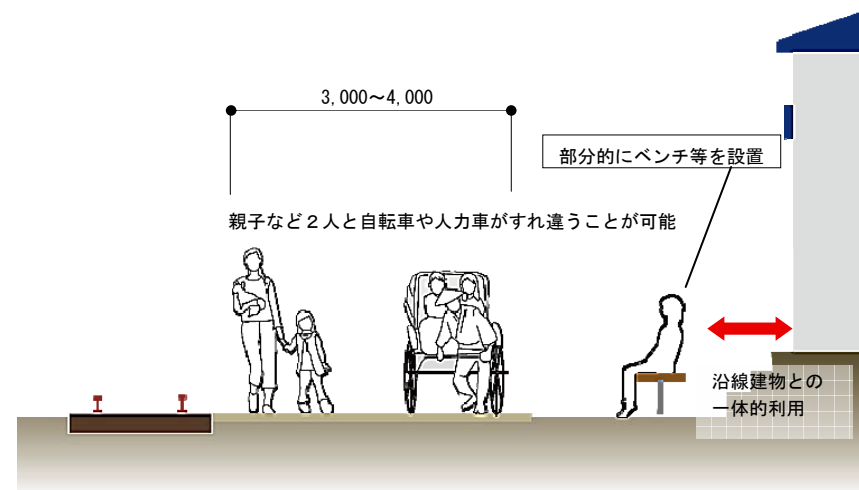
3. 散策路について

平成13年度に整備した中央通り～寿司屋通りまでの区間は、手を加えずそのまま散策路として活用する。この区間は、散策路の幅員が2.0m～2.5mと狭いため、自転車、人力車の乗り入れは現状どおり禁止する。

観光客等の回遊性を考慮すると、自転車等の利用は有効であることから、未整備の小樽市総合博物館～中央通りまでの区間については、自転車、人力車等の通行を可能とした散策路として整備する。

■ 断面について

散策路の幅員は、人と自転車等が共存できる3～4mを基本とする。

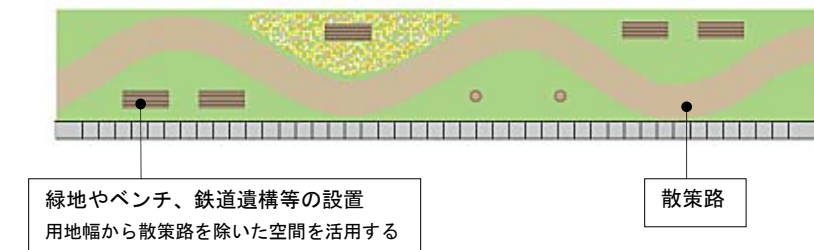


■ 平面について

散策路の線形は、単調な直線ではなく、用地幅に余裕のある区間については、部分的に「スラローム」や「狭さく」等で変化をつける。

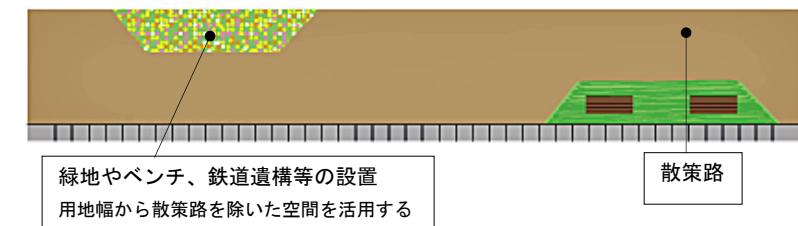
① スラローム

一定の幅員で蛇行するような散策路の形状。線路と敷地の間で散策路を除いたスペースは、緑地、ナチュラルガーデン、ベンチ、鉄道遺構の展示場所として活用できる。



② 狭さく

散策路の幅を最低限確保しながら幅に変化をつける形状。線路と敷地の間で散策路を除いたスペースは、緑地、ナチュラルガーデン、ベンチ、鉄道遺構の設置場所として活用できる。



4. サインの設置について

各S T、エントランス広場等に、利用者の利便性を図り、散策をより楽しんでもらう施設としてサインを設置する。

■ サインの種類と設置箇所

機能に応じて案内サイン、誘導サイン、解説サイン、インフォメーションボードの4種類を設置する。案内サインと解説サインは同じ箇所を設置する場合は集約化し、サインの乱立を避ける等柔軟に対応する。

案内サイン

主にS Tに設置し、マップにより旧国鉄手宮線全体や周辺施設を案内する。

誘導サイン

主にエントランス広場に設置し、旧国鉄手宮線内の施設や周辺施設のある方向に誘導する。案内サインを補完する役割を担う。

解説サイン

旧国鉄手宮線や周辺地域の歴史・文化等を解説する。全体の解説サインのつながりを意識し、ストーリー性のあるものとする。

インフォメーションボード

ガラス扉など、チラシ等を挟み込むことができるものとする。地域の施設やイベントなどの情報を随時更新しながら提供する。



案内サインの事例



誘導サインの事例



解説サインの事例



インフォメーションボードの事例

5. 付属施設について

旧国鉄手宮線全般にわたって、次の付属施設を整備する。

ナチュラルガーデン

S Tや出入り口周辺、散策路沿いに、野草やハーブなどで構成されるナチュラルガーデンを適宜配置する。



ナチュラルガーデンのイメージ

ベンチ

各S Tや散策路の脇に、利用者が休憩、歓談できるようにベンチを配置する。

街灯

夜間の利用や防犯に配慮して、街灯を設置する。

街灯はDゾーンに設置されている、かつて沿線で使用されていたようなデザインを踏襲する。



Dゾーンで設置されている街灯

水飲み場

寿司屋通りから中央通りまでのオープンスペース区間には1箇所整備されている。

今後整備する中央通りから小樽市総合博物館の区間には、様々な交流活動を想定している旧日本郵船S Tに、1箇所整備する。

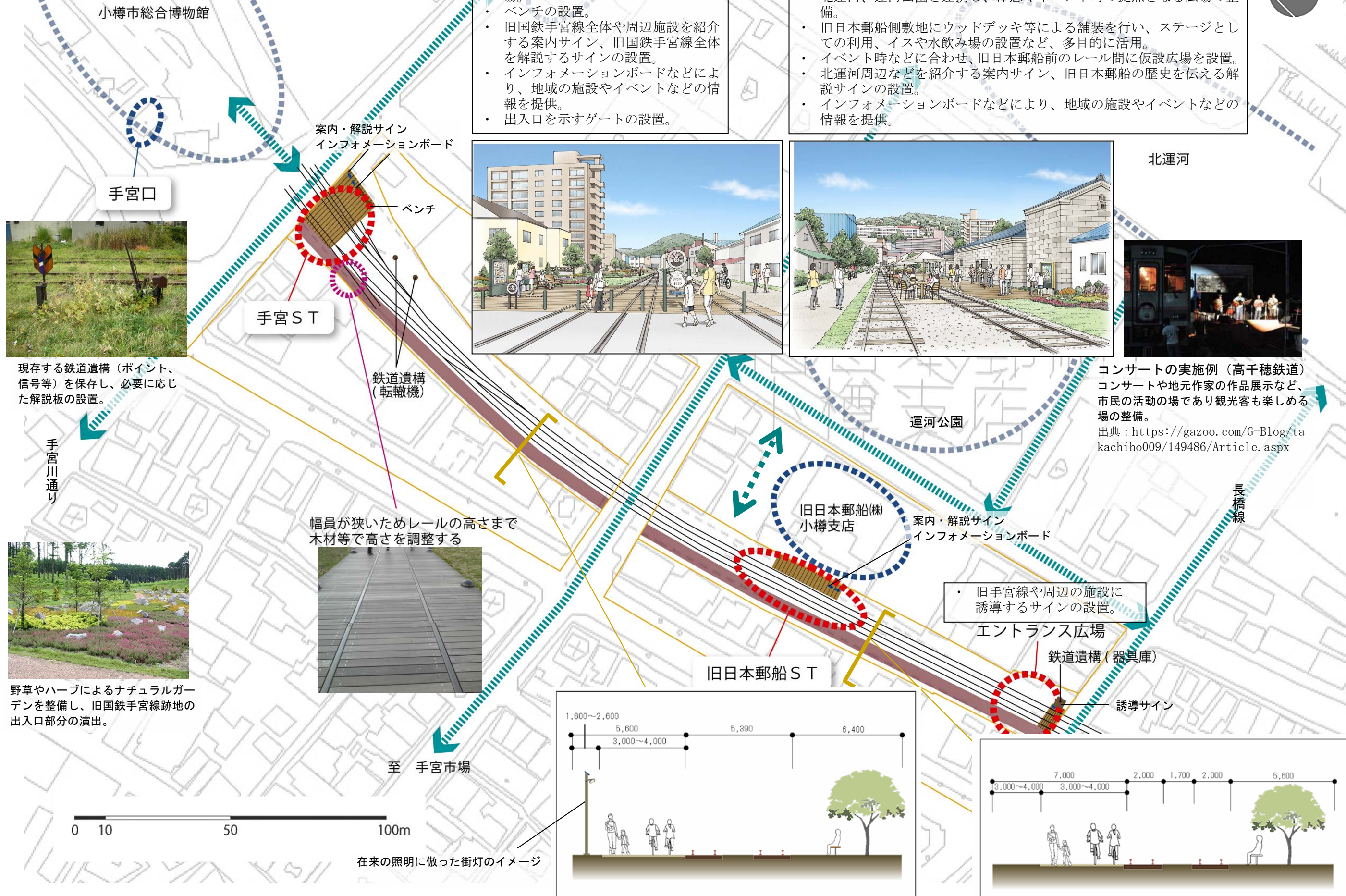
散水栓

ナチュラルガーデンへの水遣り等に活用できるように、散水栓をエントランス部分等に適宜配置する。

雑排水処理施設

イベント時に雑排水が発生する場合を想定し、雑排水を流すための汚水ます等をエントランス部分等に適宜配置する。

1. Aゾーン：小樽市総合博物館～旧日本郵船(株)小樽支店
～国指定文化財の「旧日本郵船(株)小樽支店」を中心とした地区～



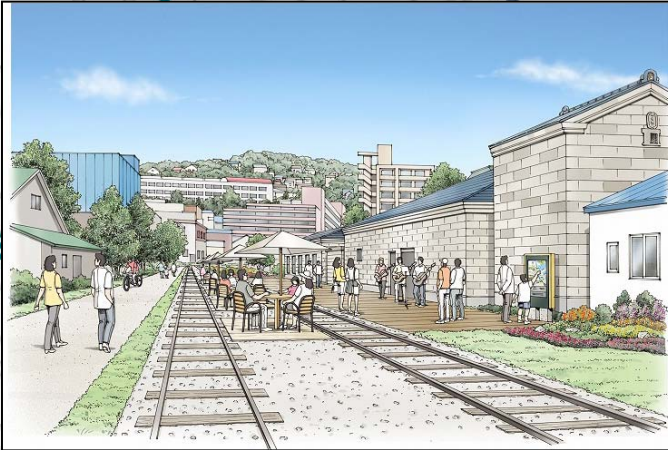
手宮STのイメージ

- ・ 市民や観光客の憩いの場となる小広場。
- ・ ベンチの設置。
- ・ 旧国鉄手宮線全体や周辺施設を紹介する案内サイン、旧国鉄手宮線全体を解説するサインの設置。
- ・ インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。
- ・ 出入口を示すゲートの設置。



旧日本郵船STのイメージ

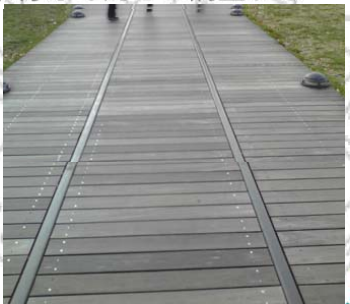
- ・ 旧日本郵船(株)小樽支店の隣接地。
- ・ 北運河、運河公園と連携し、休憩やイベント時の拠点となる広場の整備。
- ・ 旧日本郵船側敷地にウッドデッキ等による舗装を行い、ステージとしての利用、イスや水飲み場の設置など、多目的に活用。
- ・ イベント時などに合わせ、旧日本郵船前のレール間に仮設広場を設置。
- ・ 北運河周辺などを紹介する案内サイン、旧日本郵船の歴史を伝える解説サインの設置。
- ・ インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。



現存する鉄道遺構（ポイント、信号等）を保存し、必要に応じた解説板の設置。



野草やハーブによるナチュラルガーデンを整備し、旧国鉄手宮線跡地の出入口部分の演出。



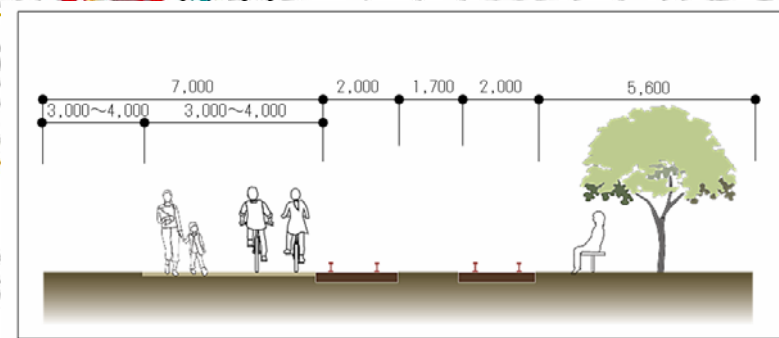
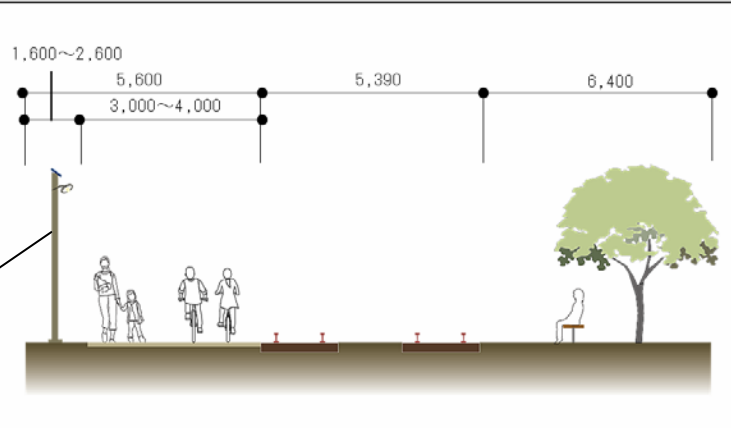
幅員が狭いためレールの高さまで木材等で高さを調整する



コンサートの実施例（高千穂鉄道）
コンサートや地元作家の作品展示など、市民の活動の場であり観光客も楽しめる場の整備。
出典：https://gazoo.com/G-Blog/ta-kachiho009/149486/Article.aspx



在来の照明に倣った街灯のイメージ



2. Bゾーン：旧日本郵船小樽支店～臨港線
～手宮駅を中心として、海運や陸運の発達とともに形成された地区～

旧手宮駅STのイメージ

- 旧国鉄手宮駅の乗降場が建設されていた場所。
- 市民や観光客の憩いの場となる広場ベンチを設置。
- 旧手宮駅乗降場の歴史を解説するサイン、北運河周辺を案内するサインの設置。
- インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。
- 駐車場に接しているため、仕切りとしてさくや、プランターを設置する。



旧国鉄手宮線や周辺の施設に誘導するサインの設置。

エントランス広場

鉄道遺構(車両止め)

誘導サイン

案内・解説サイン
インフォメーションボード

旧手宮駅ST

ベンチ

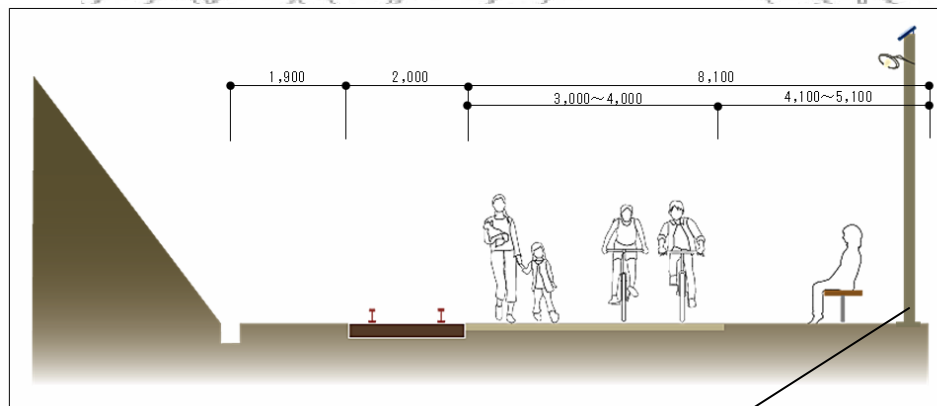
荒巻山の突端



駐車場に接している部分に、仕切りとしてさくやプランターを設置。



エントランス広場と隣接する踏切の鉄道遺構を雰囲気づくりに活用。



レールをまたぐため、レールの高さまで木材等で高さを調整する



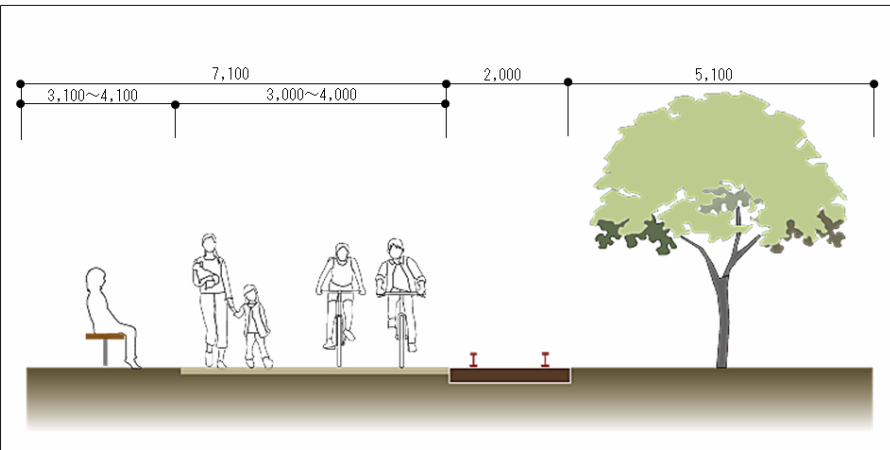
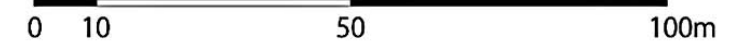
鉄道遺構(踏切)

旧国鉄手宮線や周辺の施設に誘導するサインの設置。

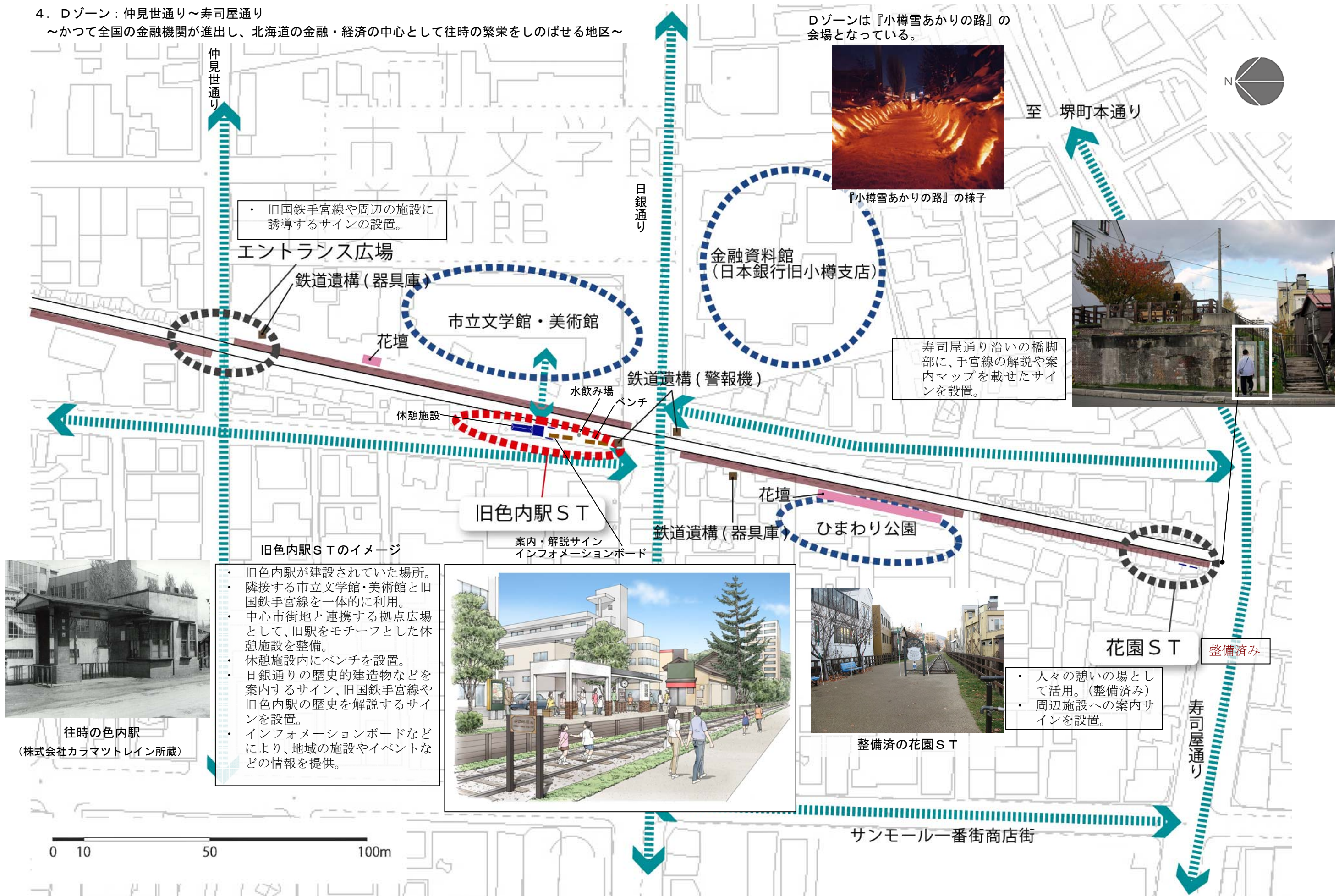
エントランス広場

誘導サイン

在来の照明に倣った街灯のイメージ



4. Dゾーン：仲見世通り～寿司屋通り
～かつて全国の金融機関が進出し、北海道の金融・経済の中心として往時の繁栄をしのばせる地区～



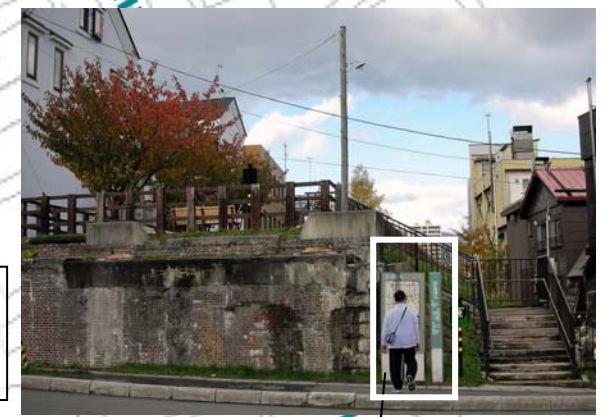
・旧国鉄手宮線や周辺の施設に誘導するサインの設置。

Dゾーンは『小樽雪あかりの路』の会場となっている。



『小樽雪あかりの路』の様子

至 堺町本通り



寿司屋通り沿いの橋脚部に、手宮線の解説や案内マップを載せたサインを設置。

エントランス広場

鉄道遺構 (器具庫)

市立文学館・美術館

花壇

鉄道遺構 (警報機)

水飲み場

ベンチ

休憩施設

旧色内駅 S T

案内・解説サイン
インフォメーションボード

花壇

鉄道遺構 (器具庫)

ひまわり公園

旧色内駅 S T のイメージ

- ・旧色内駅が建設されていた場所。
- ・隣接する市立文学館・美術館と旧国鉄手宮線を一体的に利用。
- ・中心市街地と連携する拠点広場として、旧駅をモチーフとした休憩施設を整備。
- ・休憩施設内にベンチを設置。
- ・日銀通りの歴史的建造物などを案内するサイン、旧国鉄手宮線や旧色内駅の歴史を解説するサインを設置。
- ・インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。



花園 S T

整備済み

- ・人々の憩いの場として活用。(整備済み)
- ・周辺施設への案内サインを設置。



整備済の花園 S T

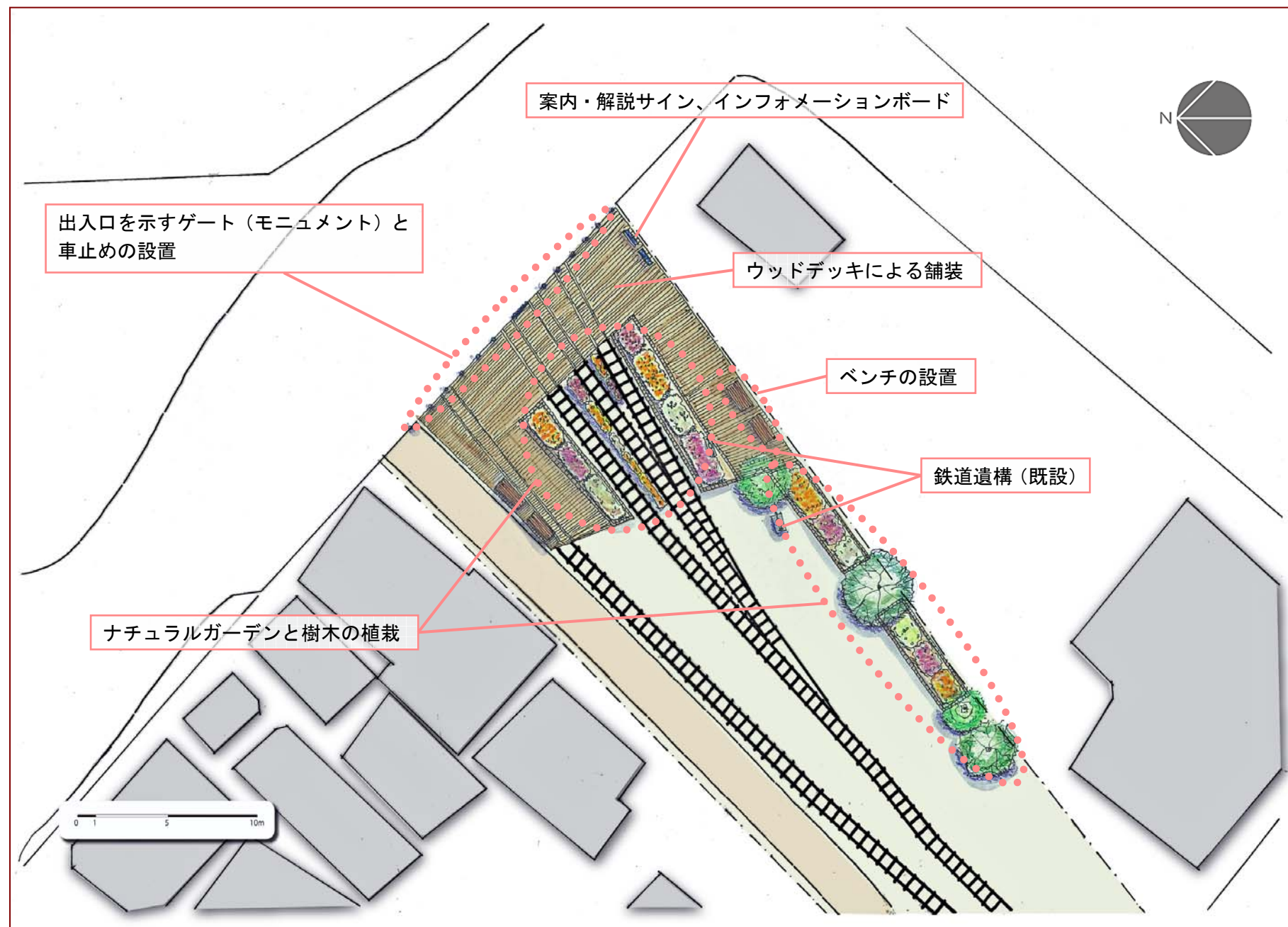
寿司屋通り

サンモール一番街商店街

0 10 50 100m

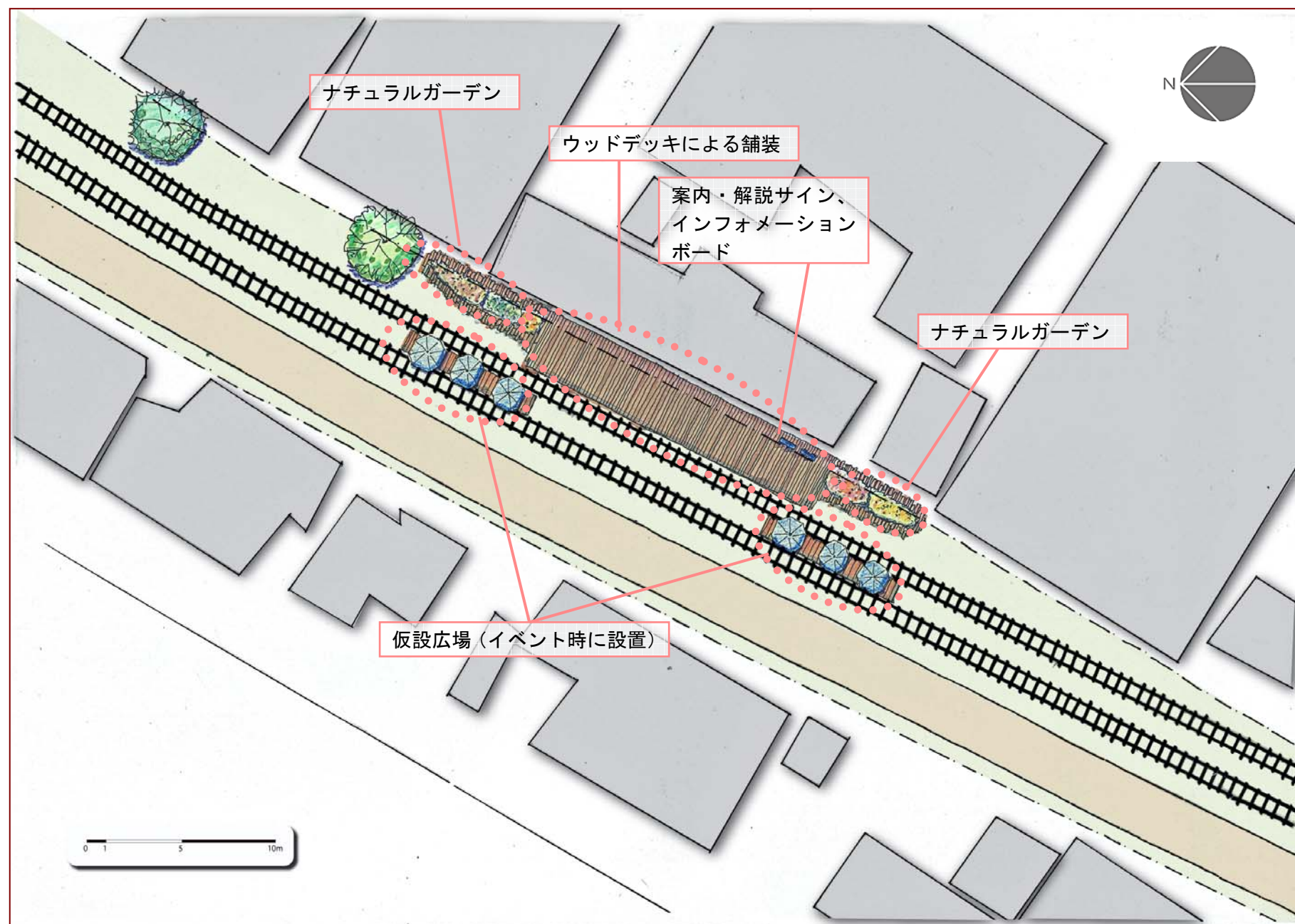


往時の色内駅
(株式会社カラマツトレイン所蔵)

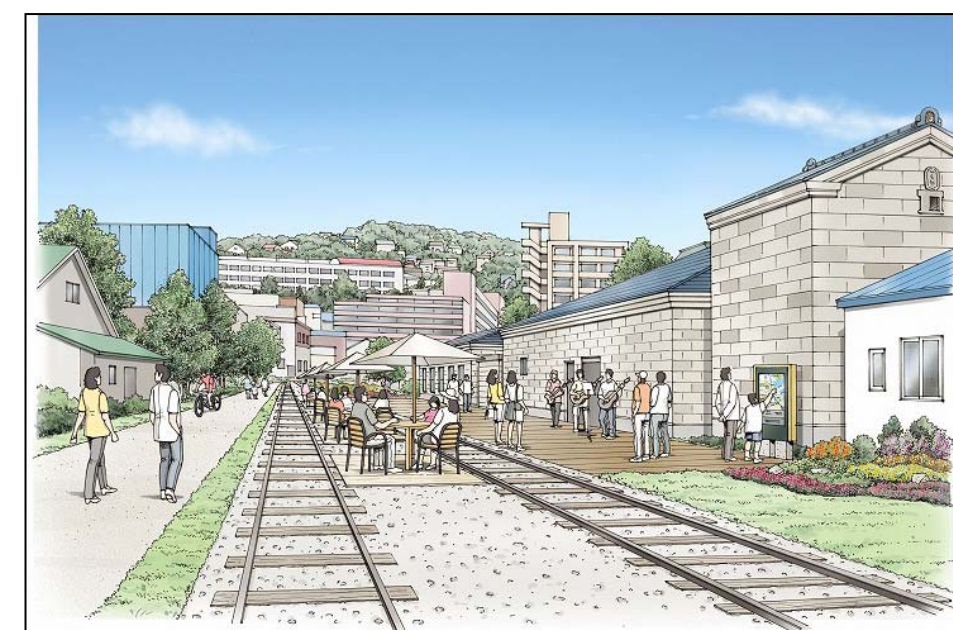


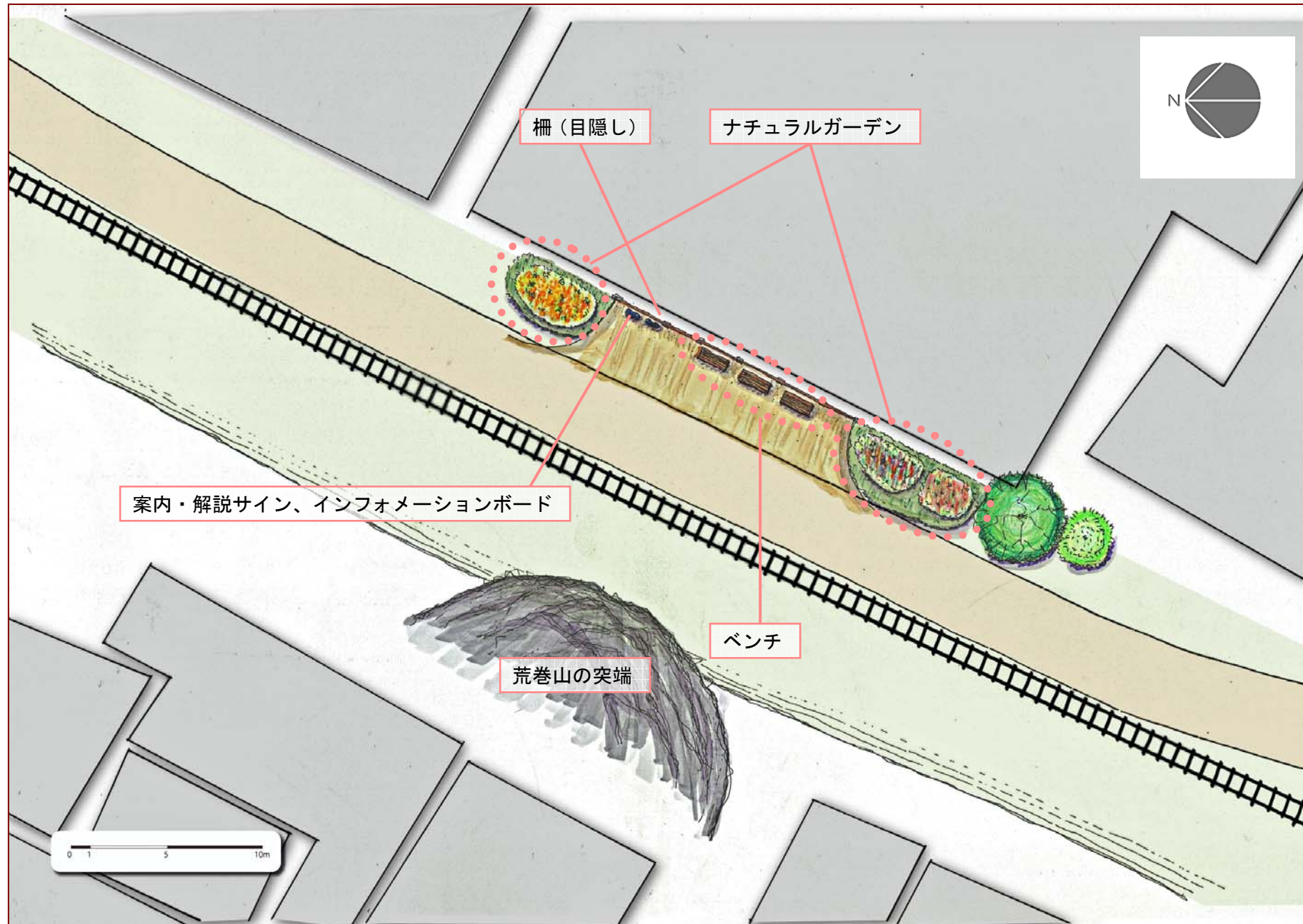
- ・ 市民や観光客の憩いの場となる小広場。
- ・ ベンチの設置。
- ・ 旧国鉄手宮線全体や周辺施設を紹介する案内サイン、旧国鉄手宮線全体を解説するサインの設置。
- ・ インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。
- ・ 出入口を示すゲートの設置。





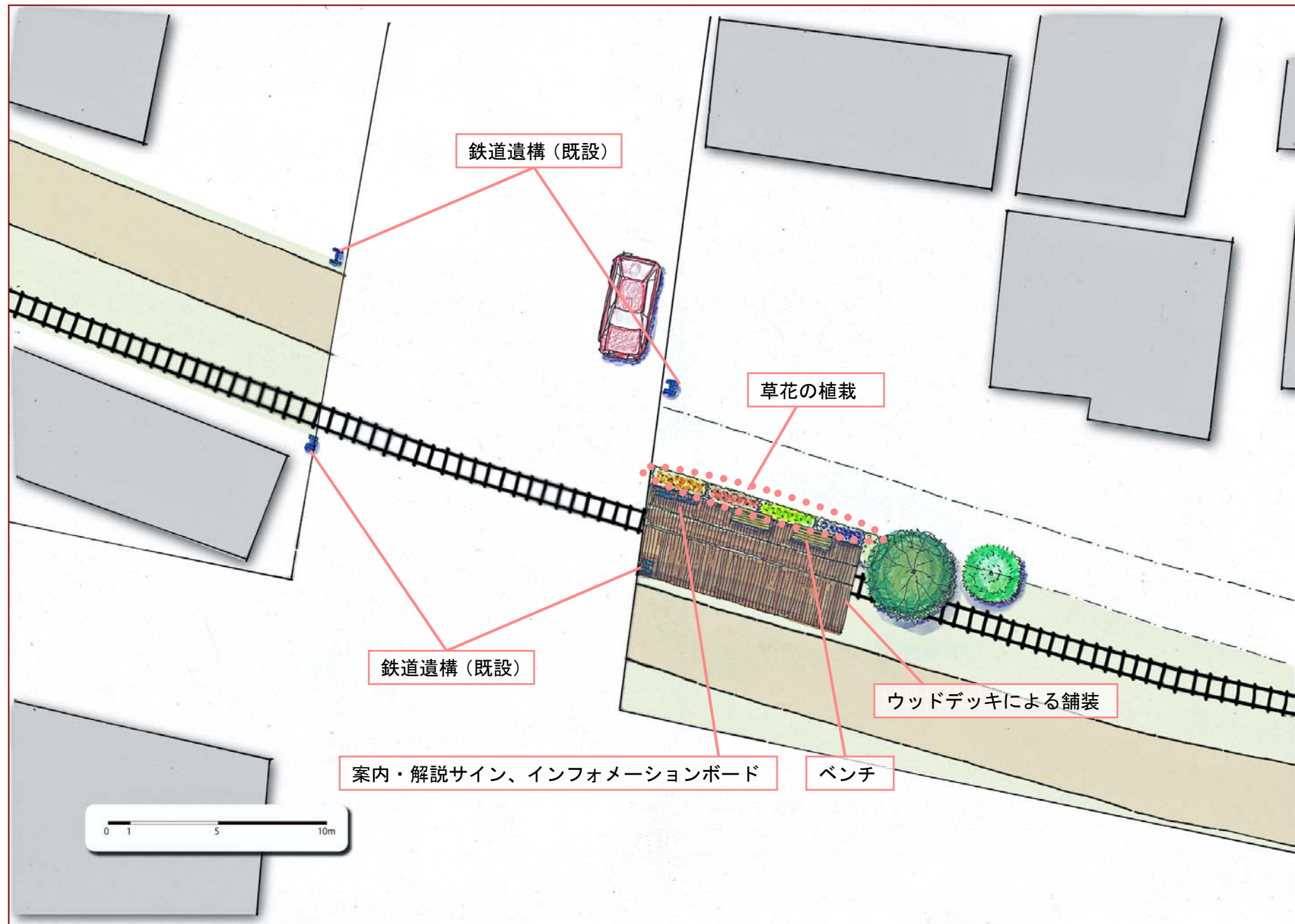
- ・ 旧日本郵船(株)小樽支店の隣接地。
- ・ 北運河、運河公園と連携し、休憩やイベント時の拠点となる広場の整備。
- ・ 旧日本郵船側敷地にウッドデッキ等による舗装を行い、ステージとしての利用、イスや水飲み場の設置など、多目的に活用。
- ・ イベント時などに合わせ、旧日本郵船前のレール間に仮設広場を設置。
- ・ 北運河周辺などを紹介する案内サイン、旧日本郵船の歴史を伝える解説サインの設置。
- ・ インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。





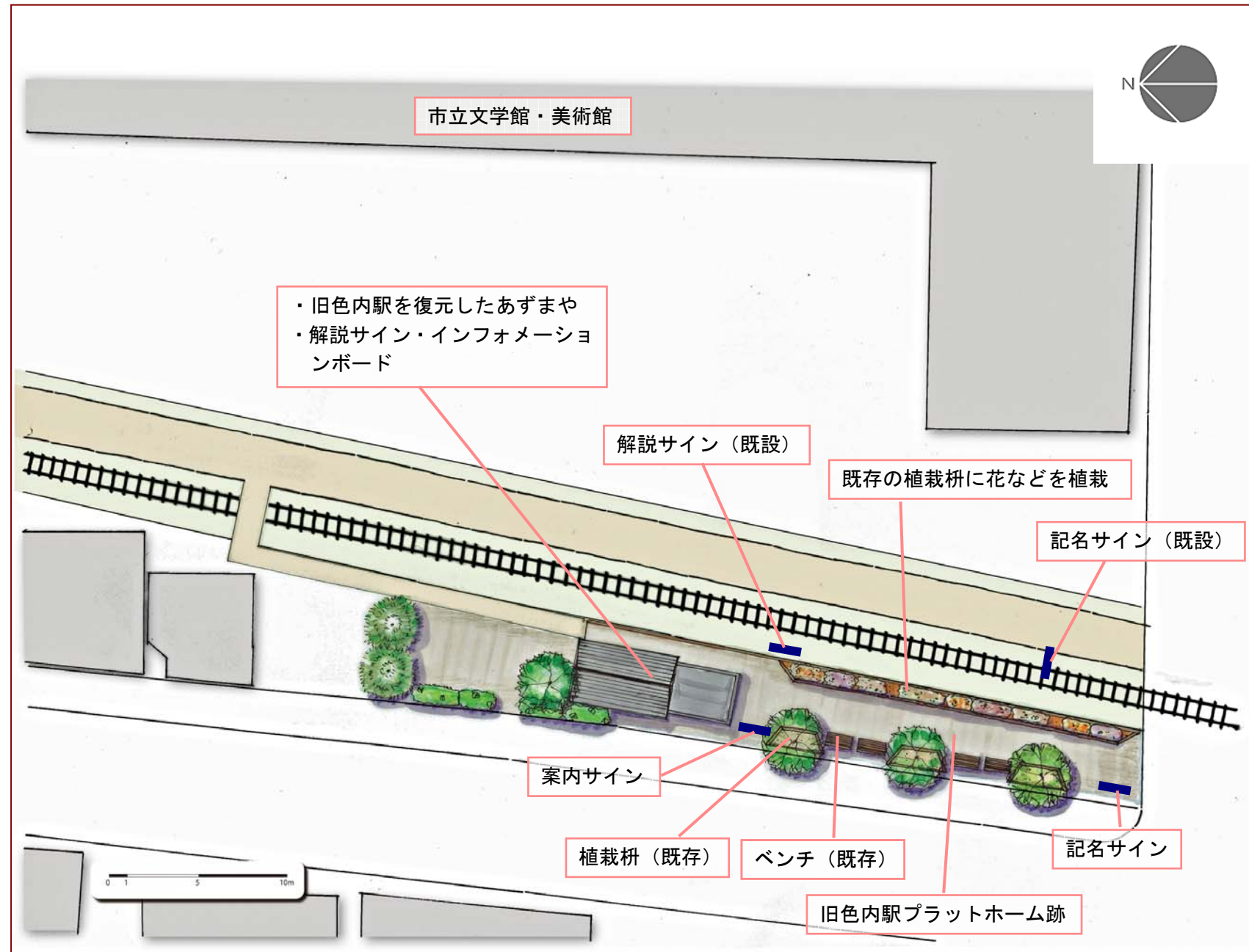
- 旧国鉄手宮駅の乗降場が建設されていた場所。
- 市民や観光客の憩いの場となる広場
- ベンチを設置。
- 旧手宮駅乗降場の歴史を解説するサイン、北運河周辺を案内するサインの設置。
- インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。
- 駐車場に接しているため、仕切りとしてさくや、プランターなどを設置する。





- 色内大通りや観光施設、近隣の飲食店利用者が休息する広場。
- 敷地が狭いため、レールの上まで木材等で高さを調整して舗装。
- ベンチを設置。
- 龍宮神社、市場、運河プラザ博物館など、周辺施設を案内・解説するサインを設置。
- インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。

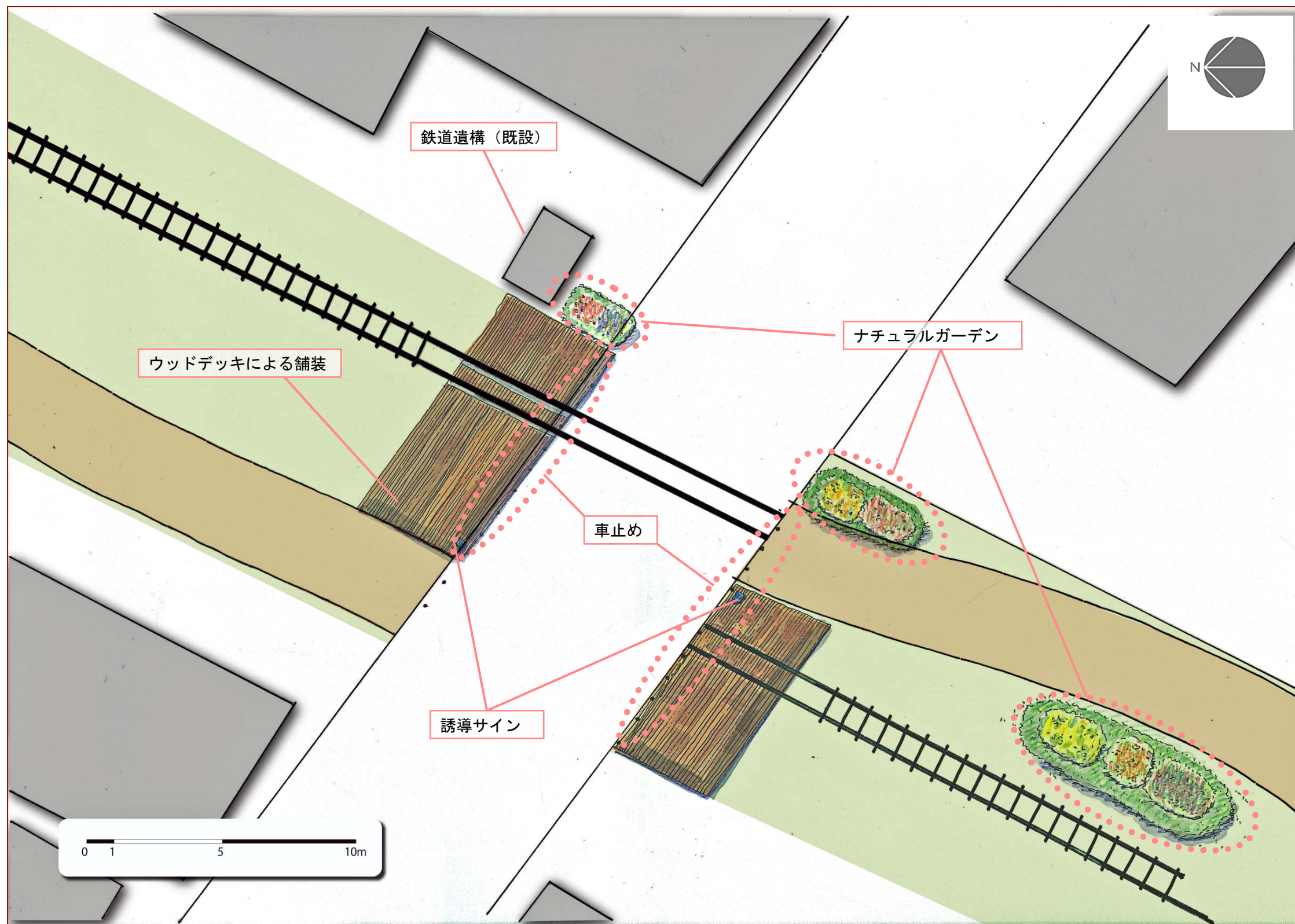




- ・ 旧色内駅が建設されていた場所。
- ・ 隣接する市立文学館・美術館と旧国鉄手宮線を一体的に利用。
- ・ 中心市街地と連携する拠点広場として、旧駅をモチーフとした休憩施設を整備。
- ・ 休憩施設内にベンチを設置。
- ・ 日銀通りの歴史的建造物などを案内するサイン、旧国鉄手宮線や旧色内駅の歴史を解説するサインを設置。
- ・ インフォメーションボードなどにより、地域の施設やイベントなどの情報を提供。



■Bゾーン市道長橋線沿い



■ 維持管理の考え方

- ・ 旧国鉄手宮線の活用にあたっては、ゴミの清掃、花植え、花壇の管理、除雪などの維持管理を考慮する必要がある。
- ・ 市民と協働でまちづくりを推進するという観点から、すべての維持管理を行政が担うのではなく、また、市民が旧国鉄手宮線を守り育てるという姿勢は、「市民に親しまれる魅力的な旧国鉄手宮線」として来訪者にアピールすることにもつながることから、アダプトプログラムなどを活用しながら市民と行政の役割分担の中で維持管理を進めていくことが考えられる。

(参考) アダプトプログラム

- ・ アダプトプログラムは市民と行政が協働で進める仕組みで、一定区画の公共の場所（道路、河川、海浜、公園、駅前広場など）を養子にみたく、市民が里親となって養子の美化(清掃)を行い、行政がこれを支援するという仕組み。市民と行政が互いの役割分担を定め、両者のパートナーシップのもとで美化を進める「住民参加型の環境管理方法」のひとつ。アダプト(ADOPT)とは英語で「〇〇を養子にする」の意味。

※事例 フレッシュフィーリング琴似（札幌市西区琴似商店街振興組合の取組み）

- ・ 琴似本通りの歩道を対象に、参加団体は空き缶、吸殻などのごみを収集し、西区は清掃用具の支給、対象区域と団体の社会貢献をPRする看板（アダプトサイン）を設置している。
- ・ 定期的な活動として、各組合員が店頭周辺の清掃をほぼ毎日実施、一斉清掃を月に1回程度実施。
- ・ 通りの植栽、歓楽街として夜間の通行者にもこの活動を知ってもらうための夜間一斉清掃活動、山の手小学校との児童と合同の清掃活動を実施するなど、活動のメニューもひろがっている。