
鉄道遺産群活用基本計画

令和7年7月

上越市



目次

1	本計画の目的.....	1
2	計画の位置づけ.....	2
3	鉄道遺産における現状・課題.....	3
4	鉄道遺産の持続可能な継承に向けたありたい姿.....	4
5	上越地域の鉄道の歴史.....	5
6	上越市鉄道遺産のストーリー.....	16
7	ストーリーに合致する遺産のリストアップ.....	22
8	鉄道遺産の現状・課題及び観光活用の課題.....	27
9	守るための手段.....	30
10	活用するための手段.....	31
11	（仮称）上越市鉄道遺産群連絡協議会.....	33
参考資料	ニーズ調査（アンケート調査等）.....	34
参考資料	直江津 D51 レールパーク拡充整備（鉄道博物館）可能性調査検討.....	49
参考資料	参考文献等.....	62



1 本計画の目的

上越市では、令和6年4月に上越市通年観光計画を策定し、地域の歴史や文化を観光資源として磨き上げるにより、観光の活性化を図るとともに、持続可能な地域資源として後世に伝承していくことを目的として、各地域の特色に応じた取組を展開している。

重点取組地域の1つである直江津地域は、新潟県鉄道発祥の地である。また、市内には当市の近代産業の形成及び発展に重要な役割を果たした鉄道に関する魅力的な遺産が点在している。

一方で、これらの鉄道遺産は、人口減少などの課題を背景に、保存・継承に課題を抱えており、市民や市外の方々の認知度も低く、十分な活用が図られていない現状にある。

このため、市では、これらの鉄道遺産を一体的な観光素材として改めて見つめ直し、更なる活用を図ることによって、後世に保全及び継承していくことを目指し、その指針として本計画をとりまとめた。

今後は、本計画を基に各施策について関係者等との協議を進め、これら鉄道遺産群の新たな活用や持続可能な保存・継承の道を探っていく。



2 計画の位置づけ

本計画は、上越市通年観光計画に登載した直江津地域におけるレールパークエリアの施策展開に基づき策定する個別計画である。

<上位計画>

上越市通年観光計画（上越市）

①策定年月

令和6年4月

②計画期間

令和6年度～令和12年度

③計画概要

地域の歴史や文化を観光資源として磨きあげることにより、観光の活性化を図るとともに、持続可能な地域資源として後世に伝承するため、春日山、直江津、高田の3つを重点取組地域とし、その地域の特性に沿った施策展開をまとめた。

④基本方針

ア通年観光の考え方

目指す姿：歴史・文化の伝承

目的（あるべき姿）：来訪者が市民の日常に溶け込み楽しむ観光地域

目標（具体的指標）：繁忙期（4月、7月、8月）以外の入込客数の底上げ

手段（目標を達成するための方法）：観光地域づくり

イ上越市の観光地域づくりの概要

（ア）「まち・暮らしづくり」と「新しい観光産業の創出」の両立を図る。

（イ）1日からの住民をまちに迎える。まずは、日帰り観光から1～2泊の宿泊観光を目指す。

（ウ）ビジネスが生まれやすいコンスタントな集客を目指す。

（エ）通年観光の効果が地域全体に及ぶよう取り組む。

⑤計画目標

ア当面目標とする通年観光のイメージ

「継続的な集客により民間ビジネスや観光サービスが生まれ始める状態」

イ数値目標

3地域（春日山、直江津、高田）の月別観光客数（イベントを除く）を令和元年度比1.3倍



3 鉄道遺産における現状・課題

市内に点在する鉄道遺産は、鉄道事業者によって施設の一部として守られているほか、市民団体等によって地域の宝として大切に保全し継承されるとともに、地域活性化の資源として活用されている。

一方で、資産の経年劣化や人口減少を背景に、保全していくための修繕費の負担や担い手の減少等の課題が顕在化し、これらの鉄道遺産を現状のまま後世に継承していくことが困難な状況になりつつあるほか、市民団体等による各鉄道遺産の保全・活用には限界があり、経費の捻出にも課題を抱えている。

市内には、同様の歴史的背景を持ち、貴重な資産が点在しているが、市民はもとより市外の方々の認知度は低く、地域全体として一体的な魅力発信や鉄道遺産群としての活用を図っていく必要がある。

現 状	
(1) 個々の鉄道遺産が「点」として存在	
(2) 個の活動が主になっている	
(例)	
直江津 D51 レールパーク	→ 民間企業が観光活用
五智公園 D51 形蒸気機関車	→ 住民団体が保全
くびき野レールパーク	→ 有志団体が保全・活用
二本木駅	→ 住民団体が活用
有間川駅	→ 民間企業が活用
久比岐自転車道	→ 自転車道として活用
(北陸本線旧線跡トンネル等)	
高田駅ホーム	→ 説明文を掲示

課 題
(1) 担い手不足
・ 車両や施設の保全に携わる人材の高齢化
・ 活動全般を支える人材の不足
(2) 財政的な制約
・ 車両や施設の保全には資金の確保が必要
・ 各団体では会費収入や物販売上が団体活動費に充当されている
(3) 技術の習得・継承
・ 限られた費用で車両や施設を保全するための技術や専門知識の継承
(4) 観光客の集客
・ 観光客への PR、受入体制
・ 地域の魅力が市内外に伝わっていない



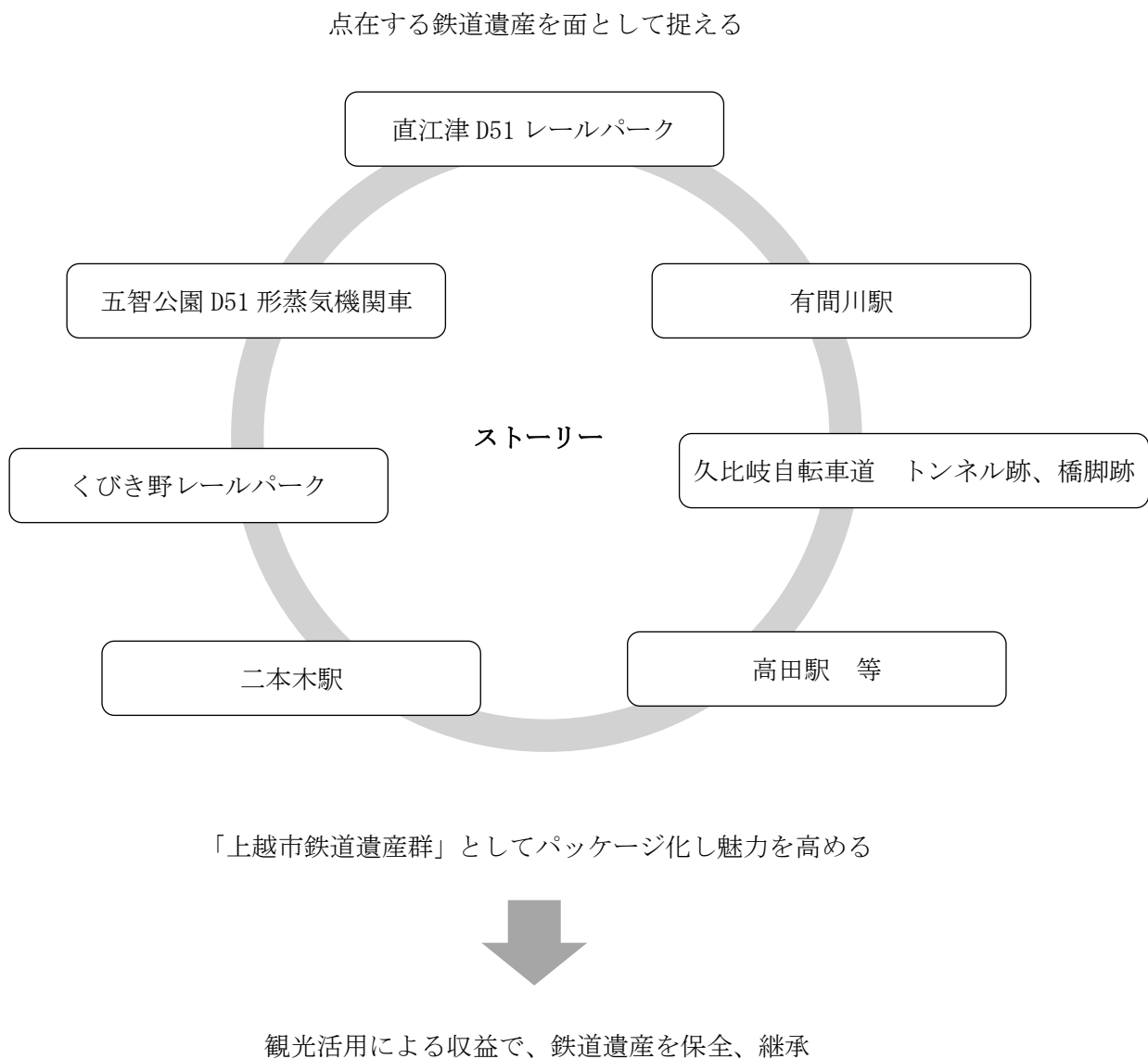
4 鉄道遺産の持続可能な継承に向けたありたい姿

現状・課題を踏まえ、鉄道遺産の一体的な活用や保全・継承に向けたありたい姿を定める。

<ありたい姿>

点在する鉄道遺産を面として捉え、上越市鉄道遺産群として1つのストーリーでパッケージ化することにより、魅力を高め、上越市ならではの新しい観光資源とする。

観光活用による収益を保全や活動に充て、持続可能な鉄道遺産の継承を目指す。



5 上越地域の鉄道の歴史

上越市ならではのストーリーを構築するため、上越地域に関連する鉄道の歴史を整理した。鉄道遺産を守ることは、ただ保全するだけでなく、地域の歴史を次の世代に語り継ぎ、観光資源として活用することで、地域の活性化にもつなげていく。

(1) 日本の鉄道のはじまりと前島密

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1869（明治2）年		明治政府が東西両京を結ぶ鉄道計画を正式に決定
1870（明治3）年	前島密が「鉄道臆測」を提出	

1869（明治2）年、明治政府は、東京～京都間、東京～横浜間、琵琶湖～敦賀間、京都～神戸間に鉄道を敷設することを正式決定した。この中で東京～横浜間及び琵琶湖～敦賀港間の鉄道整備が主要幹線として定められた。

その翌年である1870（明治3）年、当時の民部省改正掛（かいせいがかり）の職にあった上越市の郷土の偉人・前島密は、上司の大隈重信から、鉄道の建設費と営業収支の概算書を作るよう命じられた。当時わが国にはその標準となるような資料は全くなかったが、前島密は膨大で緻密な概算書を一人で作り上げ、「鉄道臆測」と名付けて大隈に提出した。大隈はこれを元に建議書を作成して太政官会議に臨み、その場で建議書が了承されたことで東京～横浜間の鉄道敷設の測量が開始され、工事が始まった。前島密の「鉄道臆測」は、日本の鉄道建設を具体的に動かすきっかけとなった。

「郵便の父」として知られる前島密は、鉄道との縁も深く、1887（明治20）年に関西鉄道株式会社社長、1893（明治26）年に東京馬車鉄道株式会社監査役、1896（明治29）年に北越鉄道株式会社専務取締役、1903（明治36）年に京釜鉄道株式会社理事などを歴任した。

(2) 新潟県最初の鉄道の開業

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1872（明治5）年		日本で最初の鉄道が開業（新橋～横浜間）
1884（明治17）年	室孝次郎らが信越鉄道会社設立願いを提出	
1886（明治19）年	官営鉄道直江津線（直江津～関山間）が開業 直江津駅と高田駅が開業	



日本の鉄道は、当初は国営（官営鉄道）として建設が進められ、まずは1872（明治5）年に新橋～横浜間が開業した。

東京と京都を結ぶルートは、江戸時代に五街道として整備されていた東海道または中山道のいずれかに沿うものが検討され、調査の結果、中山道沿いのルートが選ばれた。

国による鉄道建設は、1877（明治10）年の西南戦争による財政難もあって、1877（明治10）年に京都～神戸間、1880（明治13）年に京都～大津間が開業するにとどまった。

一方、民間では、1881（明治14）年、新橋～横浜間の鉄道工事に携わった横浜の高島嘉右衛門などの華族（明治時代の貴族制度）が中心となって私設鉄道（私鉄）の日本鉄道株式会社が設立された。同社は東京から中山道沿いに京都を目指す鉄道の敷設を計画し、国から仮免状を与えられた。

いわゆる「明治14年の政変」によって政府内の構造が大きく変わると、西南戦争で鉄道輸送の威力を実感した陸軍幹部の後押しもあって、国による鉄道建設の機運も再び高まり、1883（明治16）年、東西両京を結ぶ鉄道は高崎から中山道を経由して大垣へと至るルートの建設が決定した。これに伴い、室孝次郎らの信越鉄道株式会社は新潟～直江津～上田間の鉄道建設を国に請願し、1885（明治18）年に直江津～上田間の官設鉄道敷設が認可された。直江津～上田間の鉄道は、中山道沿いの鉄道を建設するための輸入資材を直江津港に陸揚げし、輸送するためには不可欠な路線であった。

その後、1886（明治19）年になってから、中山道沿いの鉄道建設は当時の土木技術では建設が難しいとの理由から、東京と京都を結ぶ鉄道の幹線ルートは東海道沿いとすることを政府が決定した。この時点で直江津～上田間の鉄道は中山道鉄道建設のための資材運搬という役割は失ったものの、新たに本州横断鉄道としての役割を与えられたことになる。その背景には、室孝次郎らによる直江津と中山道を結ぶ鉄道建設の働きかけがあったとする見方もある。

1886（明治19）年8月15日、新潟県初の鉄道として「直江津線」が直江津～関山間29.4kmで開業した。直江津駅は現在とは場所が異なり、関川の左岸、直江津橋西詰付近に設置された。

(3) 鉄道の全国ネットワークの構築と上越地域の発展

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1888（明治21）年	直江津線上田～軽井沢間の開業により、碓氷馬車鉄道（軽井沢～横川間）を介して直江津から東京までがつながる	
1892（明治25）年		鉄道敷設法が成立
1893（明治26）年	軽井沢～横川間が開業、直江津から東京までが鉄道でつながる	



年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1895（明治 28）年	渋沢栄一を発起人代表として北越鉄道株式会社が設立される。	
1897（明治 30）年	春日新田～鉢崎（現在の米山）間が開業（北越鉄道）。春日新田駅、犀潟駅、潟町駅、柿崎駅が開業	
1898（明治 31）年	北越鉄道が新潟（沼垂）まで開業 直江津駅が現在地に移転	
1899（明治 32）年	北越鉄道春日新田～直江津が延伸開業し、新潟～直江津～東京が結ばれる。	
1907（明治 40）年	北越鉄道が国有化される。	
1911（明治 44）年	二本木駅開業 直江津～名立間開業、直江津が分岐駅となる。 郷津駅、谷浜駅、名立駅が開業 直江津機関区に転車台、扇形車庫が竣工	
1913（大正 2）年	直江津～米原間全通	
1921（大正 10）年	直江津駅が一等駅に指定	
1940（昭和 15）年	直江津駅改築、山小屋風になる。	

1892（明治 25）年の鉄道敷設法により、全国規模で鉄道網を展開していくための計画が初めて具体的に描かれた。このときに上越地域（直江津）は信越本線と北陸本線の結節点となり、日本の大動脈を支える駅となることが決まった。この時点で日本海側に鉄道が通じていたのは敦賀と直江津だけであった。

1899（明治 32）年には北越鉄道（直江津～沼垂〔新潟市〕）と官営鉄道直江津線が結ばれた。さらに、1911（明治 44）年には直江津線の支線として直江津～名立間が開業した。その 2 年後には、糸魚川～青海間の開業により、直江津から米原までの北陸本線が全通した。これにより上野から直江津を経て福井へ至る列車や、姫路から米原、直江津を経て新潟へと至る列車などが運行されるようになった。

日本の鉄道の大動脈を支える重要拠点となった直江津には、蒸気機関車の基地である直江津機関区が置かれた。1911（明治 44）年に竣工した直江津機関区の扇形機関庫は、円形を中心として 22 線路が放射線状に開き、車庫は扇の形をしていた。外壁はレンガ造り、窓上部はアーチ形となっていた。放射線状の線路は、通称「アミダ線」と呼ばれ、後藤新平鉄道院総裁の指揮のもとで制作された。



1921（大正 10）年には、直江津駅が「一等駅」に指定された。「一等駅」は当時全国で 54 駅のみが指定されたもので、駅舎の建築において特別な設計を行うことが許された特別な駅であったといわれている。

※「一等駅」がいかなるものであったかについては不明な点が多いが、上記の記述は土木学会論文「戦前の鉄道における駅等級制度とその運用」（2019 年）を論拠とした。

(4) 地域鉄道（ローカル鉄道）の誕生

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1906（明治 39）年		鉄道国有法成立
1910（明治 43）年		軽便鉄道法成立
1912（明治 45）年	「上越軽便鉄道」の請願申請	
1912（大正元）年	約 5 ヶ月後に免許状交付、「上越軽便鉄道株式会社」設立	
1913（大正 2）年	社名を変更した「頸城鉄道株式会社」設立	
1914（大正 3）年	頸城鉄道開業（新黒井～下保倉）	
1916（大正 5）年	頸城鉄道下保倉～浦川原間開業、全線開通	

日露戦争後、幹線鉄道は国が整備する方針に転換され、各地の私鉄が国に買収された。一方、幹線以外の鉄道は国による建設対象から抜け落ちたことから、それを補うための制度として簡易な鉄道の建設を可能とする「軽便鉄道法」が成立し、全国各地で資本家（地域の篤志家）による軽便鉄道の建設が相次ぎ、全国に軽便鉄道ブームが起きた。

上越市でも、上越地方屈指の大地主であり個人で奨学金制度や養老年金などの社会福祉事業に尽力した山田辰治（山田家当主）と、新田開発に貢献した大竹家の養子となった大竹謙治（山田家 4 男）による「上越軽便鉄道株式会社」が設立された。同社は 1912（大正元）年に国から免許状を交付され、前島密や増田義一（実業之日本社社長）の協力を得て、翌年、「頸城鉄道株式会社」（名称変更）を設立、1914（大正 3）年に頸城鉄道が開業した。





頸城鉄道の現役時代



頸城鉄道の現役時代

(5) 日本の鉄道の黄金時代

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1949（昭和 24）年		日本国有鉄道（国鉄）発足
1957（昭和 32）年		国鉄第一次五ヵ年計画開始
1961（昭和 36）年	大阪～青森・上野間に特急「白鳥」が新設（直江津駅で分割・併合を行った） ※上越市内では初めての特急	国鉄第二次五ヵ年計画開始
1963（昭和 38）年	「サンパチ豪雪」で各線が長期間運休 糸魚川～新潟間に準急「ひめかわ」、新井～新潟間に準急「くびき」が運転開始	
1965（昭和 40）年	特急「白鳥」の大阪～上野系統が独立し、金沢～上野間の特急「はくたか」に名称変更	国鉄第三次長期計画開始
1966（昭和 41）年	長野～直江津間電化開業	
1968（昭和 43）年	上野～直江津間に電車特急「あさま」運転開始（初の電車特急）	
1969（昭和 44）年	糸魚川～直江津間電化開業、浦本～有間川間と谷浜～直江津間複線化（新線への切り替え）、名立駅が移転、郷津駅を廃止 特急「はくたか」の運転区間を長岡経由に変更	
1972（昭和 47）年	上野～金沢間（長野経由）で電車特急「白山」運転開始	

戦後、国鉄の輸送量は旅客、貨物とも飛躍的に増大した。旅客輸送量は 1976（昭和 51）年まで、貨物輸送量は 1970（昭和 45）年まで増加を続け、日本の鉄道のいわば黄金時代となった。輸送量の増加が続くのに対し、車両や設備は戦前から変わっておらず、国鉄は、昭和 30 年代から 40 年代にかけて、設備増強や近代化を積極的に進めた。1957（昭和 32）年からの第一次五ヵ年計画では老朽設備・車両の更新を進め、1961（昭和 36）年からの第二次五ヵ年計画では東海道新幹線の建設に重点が置かれた。

これを受けて 1965（昭和 40）年から始まった第三次長期計画では、1965（昭和 40）年



から 1971（昭和 46）年までの 7 年間に 3 兆円の投資を行い、「昭和初期以来の投資不足を取り戻し、旧来の単線蒸気鉄道から複線の電気鉄道に生まれ変わる」ことが謳われた。新幹線の建設への注力により整備が遅れた在来線を新幹線のように近代化すべく、全国の幹線鉄道で電化・複線化が積極的に進められ、「ヨン・サン・トオ」と呼ばれた 1968（昭和 43）年 10 月のダイヤ改正では、全国の主要幹線に新型電車や気動車が大量投入され、かつてない規模での特急列車や急行列車の増発・新設が行われた。

上越地域の鉄道においても、設備の近代化や、華やかな特急列車の新設や増発が相次いだ。1961（昭和 36）年には、北陸本線及び信越本線では初めての特急列車となる「白鳥」が運転を開始した。特急「白鳥」は、大阪～青森間の列車と、大阪～直江津～長野～上野間の列車が直江津駅で分割（併合）し、それぞれの列車に食堂車が連結されていた格式の高い列車であった。1966（昭和 41）年には信越本線の長野～直江津間が電化され、その 2 年後には上野と直江津を結ぶ特急「あさま」が上越地域に乗り入れる初めての電車特急として運転を開始し、高田駅にも停車した。

1969（昭和 44）年には、度重なる土砂災害で不通になることが多かった北陸本線の糸魚川～直江津間のうちの一部（浦本～有間川間、谷浜～直江津間）区間で線路が付け替えられ、電化・複線化が完成した。ルートの変更に伴い、名立駅は海岸近くから山側へと移転し、また、郷津駅は廃止された。

昭和 40 年代（1965 年以降）からは、長野県内の海水浴客に対応した臨時列車として、松本から大糸線経由の「さざなみ」、上田から信越本線経由の「かもめ」が夏休み期間に限って運転されるようになり、いずれも谷浜駅が終点（起点）となった。

※谷浜に発着した臨時列車の実態は、断片的な情報はあるが、何年何月から始まったものなのかは現在のところ不明



1961 年から運転を開始した気動車特急「白鳥」

(6) モータリゼーションの進展と軽便鉄道の終焉

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1946（昭和 21）年	頸城鉄道の鉄道収支が赤字転落	
1968（昭和 43）年	頸城鉄道部分廃止（新黒井～百間町、飯室～浦川原）	国鉄ローカル線の廃止検討開始
1971（昭和 46）年	頸城鉄道全線廃止	

昭和 30 年代から 40 年代にかけては、道路整備が進んだことに伴い、輸送力の小さい軽便鉄道は経営が厳しくなり、各地で姿を消した。

国鉄も地方ローカル線について、1953（昭和 28）年に線区ごとの経営状況を把握し改善を進める取組に着手し、1968（昭和 43）年には国鉄総裁の諮問機関である国鉄諮問委員会が、全国の 83 路線を「自動車のほうが有利」として廃止対象に選定した。

幹線での収益をローカル線維持にまわすことのできた国鉄とは違い、全国各地の地域鉄道は、早くから厳しい状況に置かれた。頸城鉄道は、運転に必要な費用の高騰に対応するため、蒸気機関車コッペル 2 号を廃車しディーゼル機関車に置き換えるなどの経営合理化を進めた。しかし、自動車の普及が進み、1971（昭和 46）年に全線が廃止された。



頸城鉄道が自社で製作したロータリー式除雪車「ロキ 1」



頸城鉄道が自社で製作したラッセル式除雪車「ラキ 1」

(7) 鉄道の変革と主役の交代

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
1975（昭和 50）年		国鉄の蒸気機関車全廃
1982（昭和 57）年	特急「はくたか」廃止	上越新幹線開業
1984（昭和 59）年	北越急行株式会社設立	
1985（昭和 60）年	北越急行線の建設工事再開 ※1968 年着工～82 年凍結	
1987（昭和 62）年		国鉄分割・民営化
1988（昭和 63）年	上越新幹線に接続する特急「かがやき」 （長岡～金沢）運転開始	
1989（平成元）年	北越急行線の単線・非電化から直流電 化・高規格化への変更計画が認可	
1997（平成 9）年	北越急行ほくほく線開業 越後湯沢～金沢間特急「はくたか」運 転開始（最高速度 140km/h）	

年	上越地域関連の出来事	日本の鉄道の出来事
2000（平成 12）年	直江津駅駅舎改築 北陸新幹線長野～富山間をスーパー特急方式からフル規格整備に変更することが決定	
2002（平成 14）年	「はくたか」が 160km/h で運転開始	
2004（平成 16）年	頸城鉄道の車両が兵庫県の保管場所から里帰り	
2008（平成 20）年	くびき野レールパーク開業	
2015（平成 27）年	北陸新幹線開業 「はくたか」の名称は、ほくほく線特急から新幹線へ えちごトキめき鉄道開業	
2021（令和 3）年	直江津 D51 レールパーク開業	

国鉄の動力近代化計画によって蒸気機関車は全廃、旅客輸送の主役は電車になった。整備新幹線計画が策定され、全国に新幹線網が構築されていく過程で、上越地域の鉄道にもさまざまな変化が生じた。

1982（昭和 57）年の上越新幹線開業から 5 年 4 ヶ月後の 1988（昭和 63）年 3 月、長岡と金沢を結ぶ特急「かがやき」が運行を開始した。「かがやき」は従来の特急列車に比べて途中の停車駅を減らした速達タイプの列車であり、直江津と上野の間は長野経由の特急列車よりも短い時間で結ばれることになった。

1997（平成 9）年に北越急行ほくほく線が開業すると、直江津と上野の間は、ほくほく線経由が最短ルートとなった。同線を走る特急列車には、1982 年に廃止された「はくたか」の名称が復活し、新幹線以外の日本国内の鉄道では最速の最高時速 140km での運転が行われた。その後、特急「はくたか」は段階的に最高時速を引き上げ、2002（平成 14）年からは 160km での運転が実現した。新幹線以外の鉄道における最高速度 160km は、京成電鉄（特急「スカイライナー」、2010 年運転開始）と並び、現在でも歴代最速である。

2015（平成 27）年に北陸新幹線が開通すると、上越地域に上越妙高駅が開業。ほくほく線の特急列車「はくたか」は廃止され、その名称は北陸新幹線に引き継がれた。

また、旧 JR 東日本信越本線と旧 JR 西日本北陸本線は、新幹線と引き換えに新たに設立された第 3 セクター会社「えちごトキめき鉄道」に運営が移管され、地域輸送を担うこととなった。えちごトキめき鉄道は高校生の通学など地域住民の足として欠かせない役割を果たすことに加え、国内はもとより海外からの観光客にも人気の高い観光列車「えちごトキめきリゾート雪月花」の運転や、直江津 D51 レールパークの営業などを通じて、観光にも力を入れている。





新幹線を除くと国内最高時速で運転された特急「はくたか」



兵庫県内で保管されていた頸城鉄道の車両の搬出の様子

6 上越市鉄道遺産のストーリー

上越市の鉄道遺産群を観光活用するためには、ここに来てみたくなるような心を惹きつける大きなストーリーが必要である。

また、ストーリーを語ることで、市民も鉄道の歴史・文化の素晴らしさを再認識し、大切にする意識を高めることができる。

ここでは、上越市鉄道遺産群のストーリーの骨子となる約 200 字の「メインストーリー」と、メインストーリーの構成要素を解説する「サブストーリー」を設定する。

(1) メインストーリー

米と石油を運び出せ！
～本州横断鉄道が始まった鉄道のまち 上越～

明治 19 年 8 月 15 日、
直江津駅から一番列車が出発した。
そこには、上越発の本州横断鉄道を強く願った人たちがいた。
新潟平野や頸城平野の米、頸城油田の石油を
東京へ送り届けたいと、強く願った人たちがいた。
国に頼らず、自らの力で軽便鉄道を敷設した人たちがいた。
雪と戦いながら列車を動かし続けた人たちがいた。
軽便鉄道から新幹線まで、
日本の鉄道の歴史が凝縮された上越市鉄道遺産群は、
地域の誇りを未来へと運ぶ。

(2) サブストーリー

本州横断鉄道の始発駅

1886（明治 19）年に開業した直江津駅は、日本海側では 2 番目に鉄道が開通した駅であり、直江津から軽井沢を経て東京へと通じる鉄路は、東日本では最初の本州横断鉄道である。

なぜ、直江津が起点になったのか。

明治政府は、1883（明治 16）年、東京と京都を結ぶ鉄道を、すでに陸海の交通が発達していた東海道沿いではなく、山深いがゆえに発展の余地が大きい中山道沿いのルートで建設することを決めた。当時、鉄道建設のための資材は、その大部分を輸入に頼っており、また、重量物の陸上輸送はきわめて困難であったことから、中山道沿いの鉄道の建設に必要な資材は、港のある地点から建設を始め、路線を建設しながら資材を運搬す



るという方法が取られた。このとき、資材の陸揚げ港として選ばれたのが、北前船の寄港地であった直江津であった。陸上に目を転じると、江戸時代には、佐渡で算出された金銀を安全に江戸へ運ぶ重要な街道として、出雲崎から高田を経て中山道へと至る北国街道が、五街道に次ぐ重要な道路（脇往還）として整備されていた。新たに鉄道を敷設するにあたっては地形に関する情報が必須であり、とりわけ長大トンネルを建設できるような技術のなかった明治期にあつては、できるだけ平坦な地形を選ぶことは大きな課題であつただけに、直江津から中山道へ至るルートして北国街道が拓かれていたことも、日本海側の鉄道の起点を直江津とする大きな決め手となった。

しかし、1886（明治 19）年 7 月 19 日、政府は、東京と京都を結ぶ幹線ルートを、中山道沿いから東海道線沿いとすることを決める。当時の技術では、古代以来の交通の難所であつた碓氷峠を鉄道で越えることが不可能であつたことが理由だった。中山道ルートの鉄道工事は中断されたが、直江津～軽井沢間は「直江津線」と呼称したうえで工事が継続されることとなり、同年 8 月 15 日には官営鉄道直江津線の直江津～関山間が開業した。直江津線は、元来の資材運搬線という役割は失ったものの、新たに本州横断路線としての使命を与えられたのである。

こうした中央政府の動きとは別に、上越地域では、地域の人々による鉄道誘致の動きがあつた。1839（天保 10）年に高田に生まれ、高田病院（現新潟県立中央病院）の設立などに力を尽くした室孝次郎は、およそ 600 人の有志を募り、1884（明治 17）年 4 月、信越鉄道会社設立願いを新潟・長野県令に提出している。この申し出は「重要路線ゆえ官設とする」との理由で国に却下されたものの、全国に先駆けて日本海側と東京を結ぶ鉄道が直江津を起点に建設されたことの裏側には、上越地域の先人の働きかけがあつた。

米と石油を運び出せ

直江津線が開業した当時、新潟県は、全国一の米の産地であるとともに、石油の産地でもあつた。なかでも、上越地域は日本で最初の油田が開発された地域である。明治時代初期に採掘が始まった玄藤寺油田は、上越地域一帯に広がる頸城油田の初期の油田であり、1879（明治 12）年には、日本初の石油パイプラインも完成している。その後、石油生産は新潟県内各地に広がり、新潟県の石油は全国一の産出量を誇るようになった。県内で産出された原油は黒井などの製油所で石油・灯油・重油などに精製された後、各地へ送られた。米や石油を大消費地である東京へ運んだのは、鉄道である。

官設鉄道による直江津線の開業後、私鉄である北越鉄道によって直江津から新潟への鉄道が建設された。米や石油といった資源に恵まれた新潟県は、日本海側の経済の中心地であつた。新潟県内で産出された米や石油は、北越鉄道と直江津線（信越線）を使って、東京へと運ばれた。北越鉄道の貨物の約半分は石油であり、北越鉄道では日本初の石油輸送用のタンク貨車が使われていた。

直江津駅の開業から 1931（昭和 6）年に清水トンネルが開通して上越線が全通するまでの間、45 年にわたって、直江津は日本海側の物流の拠点であつた。



鉄道のまち・直江津のはじまり

1892（明治 25）年には、全国の鉄道網の整備計画である鉄道敷設法が交付され、大阪から青森までを結ぶいわゆる日本海縦貫線の計画が定められた。ここにおいて、直江津は、北陸本線と信越本線の結節点として、重要な役割を担うこととなった。1893（明治 26）年に直江津～高崎間が全通したのに続き、1899（明治 32）年には直江津～沼垂（新潟）が開通、1913（大正 2）年には北陸本線（米原～直江津）が全通し、上野から直江津経由で福井へと至る列車や、姫路から直江津を経て新潟へと至る列車などが運行されるようになった。

1924（大正 13）年に羽越線が全通すると、米原から直江津を経て青森まで、日本海側の鉄道が一本につながった。当時はまだ上越線は開業前であり、日本海側を縦貫する大動脈から東京への分岐点となった直江津は、全国の鉄道ネットワークの中でも重要拠点の一つとなった。直江津には、鉄道職員やその家族、列車の運行に関連した仕事に従事する人たちが暮らすようになり、それまでの港湾都市という性格に加えて、「鉄道のまち」としての発展が始まった。

地域が切望して建設された軽便鉄道

日露戦争後の 1906（明治 39）年、鉄道国有法が成立した。幹線鉄道は国が整備する方針に転換され、北越鉄道も国有化された。一方、幹線以外の鉄道は国による建設対象から抜け落ちたことから、それを補完する制度として、1910（明治 43）年、簡易な規格で鉄道の建設を可能とする軽便鉄道法が成立し、全国各地で地域の篤志家による軽便鉄道会社の設立が相次ぐ軽便鉄道ブームが沸き起こった。

上越地域でも、地元の資本家である山田家の長男の山田辰治と、4 男の大竹謙治を中心とした上越軽便鉄道（後に頸城鉄道に社名変更）が信越線と東頸城を結ぶ軽便鉄道を国に申請し、1912（大正元）年に免許状を得た。全国的な軽便鉄道ブームの中で、東頸城地域の軽便鉄道建設は、魚沼鉄道（岡田正平社長）が上越軽便鉄道の計画に先んじて申請しており、両者の間で激しい陳情合戦が行われたが、国は、地域住民からの信頼が厚い上越軽便鉄道を選んだ。

1914（大正 3）年に開業した頸城鉄道は、蒸気機関車 3 両、客車 5 両、特別客車（現在のグリーン車に相当）1 両、貨車 18 両でスタートした。開業初日の有料乗客は 148 人であったと伝えられている。貨車の両数が客車の 3 倍であることから、輸送の主力が旅客ではなく、頸城平野で収穫された米を中心とした貨物であったことがうかがえる。

雪との戦い

上越地域の鉄道の歴史は、雪との戦いの歴史でもある。

1911（明治 44）年に開業した二本木駅のホーム南方にあるスイッチバック線の雪囲いは、古レールを用いて線路上に柱と山型の梁からなる骨格をつくり、壁と屋根に木板を目透しに張った全長 112 メートルの長大なものであり、豪雪地帯に特化した独特な鉄道駅の



景観を形成している。

頸城鉄道は、軽便鉄道としては本格的な除雪車両を保有していた。ロータリー式排雪車「ロキ 1」は 1937（昭和 12）年に自社工場で製作されたものであり、製作に当たった社員は社長表彰されたという。さらに、1951（昭和 26）年には、ラッセル式除雪車「ラキ 1」が、やはり自社工場にて製作された。豪雪地帯を走る軽便鉄道は全国でも限られており、既存の設備を導入することが難しい中であって、列車の運行を守るために、地道な努力や工夫がなされていた。

日本の鉄道史上最大の雪害が生じたと言われる「昭和 38 年 1 月豪雪」（サンパチ豪雪）では、1963（昭和 38）年 1 月 11 日から 1 月 30 日まで日本海側を中心に激しく雪が降り続き、死者・行方不明者 231 名という大きな被害をもたらした。

とくに 1 月 23 日からは信越本線、北陸本線、上越線、磐越西線、米坂線、越後線、弥彦線など広範囲で連続した降雪に見舞われ、ラッセル車で除雪した雪が排雪できなくなり、各線で線路が埋没した。連日連夜、全国の国鉄職員や地元住民により組織された除雪組合の除雪要員、自衛隊などによる人海戦術での除雪作業が続けられ、1 月 23 日から 2 月 11 日までの約 20 日間に要した除雪要員は約 23 万人、排雪列車の運転は約 800 回、雪捨列車の使用貨車はのべ 2 万両に及んだと伝えられる。

国鉄はこれを機に雪害対策を見直し、降雪時の運行規制のルール化、防除雪設備の充実、機械除雪の導入、除雪車両の近代化など、抜本的な対策に取り組むきっかけとなった。直江津 D51 レールパークに保存されているディーゼル機関車「DE15 1518」は、その流れを汲んで開発されたラッセル車であり、ラッセルヘッドと呼ばれるくさび形の前頭部を着脱式にしたうえで、車輪の軸配置を変更したことで、線路規格の低いローカル線でもラッセル車による除雪が可能となった。

鉄道のまちを象徴する巨大機関庫と駅弁

太平洋戦争を経て、日本の戦後復興が始まると、人やモノを大量に運ぶことのできる鉄道は大活躍した。国鉄の貨物輸送量は 1950（昭和 25）年には国内貨物シェアの半分以上を占めた。その中心となったのは蒸気機関車であった。蒸気機関車は運転台が片方にしかないため、効率的に管理するためには転車台を中心とした扇形の車庫（扇形機関庫）を必要とした。蒸気機関車の全盛期には全国各地に転車台や扇形機関庫が設置されたが、当時の直江津の扇形機関庫は 22 面にも及ぶ巨大なものであり、九州の大里（門司）機関庫、近畿の奈良機関庫と並び、日本三大扇形庫といわれていた。現在も直江津 D51 レールパークに残る転車台の前に立てば、転車台を取り巻く形で 22 番線まであった扇形機関庫の大きさが想像できるだろう。

直江津 D51 レールパークにその名をとどめる D51 形蒸気機関車は、「デゴイチ」の愛称で親しまれた、日本を代表する蒸気機関車である。1936（昭和 11）年から製造が始まり、最終的には 1,115 両が製造された。製造数が多いだけに保存車両も多いが、五智公園に静態保存されている D51 形 75 号機は煙突や砂箱などをカバーで囲った「ナメクジ形」と



呼ばれる初期型であり、全 1,115 両のうち 95 両のみの貴重なタイプである。

蒸気機関車が主流だった時代の直江津は、機関車や乗務員の交代のため、また、長野方面と北陸方面を直通する列車は進行方向を変えるために、停車時間が長くとられた。このため、直江津駅では駅弁が売られた。深夜に発着する夜行列車であっても、駅弁を求める客は少なくなかったという。その伝統は、J R 東日本エリアでの駅弁人気投票で最高賞を獲得した「鱈めし」や「さけめし」に受け継がれ、令和の現在は上越地域の新たな玄関口となった北陸新幹線の上越妙高駅の名物駅弁として人気を集めている。

モータリゼーションの発達と主役交代

戦後、石炭事情が逼迫する中であって、大量の石炭を使用する蒸気機関車は、輸送増強のボトルネックでもあった。さらに、戦後復興から高度成長期へと進むにしたがって生じた輸送需要の急激な高まりに対応するためには、戦前から使い続けている車両や設備の更新も急務であった。このため、国鉄は、昭和 30 年代から 40 年代にかけて、設備の増強に積極的に取り組んだ。特に 1965（昭和 40）年からの第三次長期計画では「昭和初期以来の投資不足を取り戻し、旧来の単線蒸気鉄道から複線の電気鉄道に生まれ変わる」ことが謳われ、信越本線や北陸本線でも、電化工事や線路の付け替えが行われた。

信越本線では、軽井沢～直江津間が 1966（昭和 41）年 8 月までに電化された。また、北陸本線では、明治期の土木技術を元に建設されたがゆえに自然災害に対して脆弱であった直江津～糸魚川間の一部区間について、1969（昭和 44）年 9 月、電化とともに新線に切り替えた。このとき、途中にあった郷津駅が廃止され、名立駅は従来の位置から離れた場所へと移された。旧線の跡は、現在では久比岐自転車道として整備されており、明治時代に築かれた美しいレンガ積み of 出入口が印象的なトンネルの中も通行することができる。

こうして幹線鉄道の充実が図られ、信越本線や北陸本線は、それまで以上に、特急列車や急行列車、長大編成の貨物列車が行き交う重要な鉄道となった。その一方、道路整備が進んだことに伴い、輸送力の小さい軽便鉄道は経営が厳しくなり、頸城鉄道は 1971（昭和 46）年、多くの沿線住民に惜しまれながら廃止となった。

歴史と記憶の継承

1997（平成 9）年に北越急行ほくほく線が開業し、東京と北陸を結ぶメインルートは、信越本線経由からほくほく線経由へと変わった。さらに、2015（平成 27）年には、北陸新幹線が開業し、信越本線と北陸本線は第 3 セクター会社であるえちごトキめき鉄道に移管され、ほくほく線を走る特急列車もなくなった。新幹線を別にすれば、現在の上越地域の鉄道に、かつてのような賑わいや華やかさを感じることは難しい。

しかし、上越地域には、鉄道に育てられ、鉄道に愛着を持った人たちがいる。

2003（平成 15）年、廃止から 32 年の時を経て、頸城鉄道の旧百間町駅構内にあった転車台が、地域の人々によって掘り起こされた。翌年には、兵庫県の山中で密かに保管さ



れていた頸城鉄道の車両が頸城に里帰りし、復元工事が行われた。さらに、一部の車両のエンジンを起動させることに成功し、頸城鉄道の車両は動く車両としてよみがえった。これらの車両は、現在、地域住民の有志が運営する「くびき野レールパーク」において公開されており、新たに敷設された線路の上を走る車両に体験乗車することができる。かつて「軽便鉄道ブーム」で全国各地に建設された軽便鉄道は、輸送力の小ささゆえにモータリゼーションの発達とともに早くに廃止された事例が多く、駅舎や車両が残されている事例は少ないが、「くびき野レールパーク」には、現役当時の駅舎や車庫が残されているだけでなく、多くの車両が動く状態で保存されている。現代の交通機関では考えられないような小さな車両に乗れば、小さな鉄道に多くの夢や希望を託した人たちが大勢いた時代にタイムスリップできる。

2021（令和3）年には、かつて「日本三大機関庫」があった直江津機関区の跡地に設けられた車両基地の一角に「直江津 D51 レールパーク」がオープンした。実際に動く蒸気機関車が転車台の上に載せられて回転する姿は、本物ならではの迫力を感じることができる。

明治時代の雪国の鉄道の工夫を今に伝える二本木駅では、2019（令和元）年から、地域の住民団体が駅を活用し、現在では全国的にも珍しい存在となったスイッチバック式のホームが残る駅を訪れる人をもてなしている。1946（昭和21）年の開設当時の木造駅舎がそのままの姿で残る有間川駅は、海に見える駅として静かな人気を集め、駅舎はカフェとして活用されている。

未来へのビジョン

1870（明治3）年に政府に提出された日本の鉄道の最初の予算書「鉄道臆測」を書いたのは、上越市に生まれた近代郵便制度の父・前島密である。上越市に生まれ、江戸に出た後に国内外の各地で見聞を広めた前島密の仕事がなければ、日本の鉄道建設は始まらなかった。

日本の発展を支えてきた蒸気機関車や、地域の人々の足となり全国一の米を各地へと運んだ軽便鉄道から、鉄道の近代化の遺構、そして最先端の新幹線まで、上越地域には日本の鉄道の歴史が詰まっている。

近代日本の発展を支えてきた日本の鉄道史を語る上で欠かすことのできない貴重な財産である「上越市鉄道遺産群」は、上越市が全国に誇る観光資源であり、他の地域にはない独自の地域資源である。また、市民にとっては、地域を作り上げてきた先人たちへの敬意を通じて地域に対する誇りを醸成できる教材でもある。

鉄道の歴史、そして鉄道が紡いできた地域の歴史を、今に生きる人たちが未来へと伝えながら、地域に新たな賑わいを創出することを期待したい。



7 ストーリーに合致する遺産のリストアップ

市内に多く存在する鉄道遺産のうち、上越市鉄道遺産群のストーリーとして発信、活用していく上で欠かせないもの、また、下記の条件を満たしているものを上越市鉄道遺産としてリストアップした。

- ・保存状態が良好なもの
- ・所有者が明確であり所有者等による保全・活用が行われているもの
- ・立入が制限されておらず、一般の観光客による見学が可能なもの

所在地	鉄道遺産	概要	ストーリーとの整合性
直江津 D51 レールパーク 	扇形機関庫	1944（昭和 19）年竣工。明治時代からの歴史がある旧直江津機関区の姿の一部を伝える。1973（昭和 48）年までは 22 面の扇形庫があり、交通の要衝として相応しい設備であった。扇形庫はかつて全国各地に存在したが、蒸気機関車の廃止に伴って姿を消し、現存するのは数少なくなっている。	明治時代開業の本州横断鉄道の起点であった直江津の象徴的施設
	転車台	運転台が片方にしか配備されていない列車の進行方向を転換させるための設備で、直江津駅が旧北陸本線、旧信越本線が交わる要衝として機能したことを物語っている。	明治時代開業の本州横断鉄道の起点であった直江津の象徴的施設

所在地	鉄道遺産	概要	ストーリーとの整合性
五智交通公園 	D51 形蒸気機関車 (D51-75)	1938 (昭和 13) 年製造、1958 (昭和 33) 年から 1972 (昭和 47) 年までは直江津～酒田間で活躍した。羽越本線電化に伴い廃車となり、上越市住民の要望により当地に保存。通称ナメクジ形と呼ばれる初期に製造された 95 両のうちの 1 両であり、ボイラー上の砂箱と煙突の間に給水加熱器をレール方向に置き、それらを覆う長いキセ (着せ＝覆い) を持つ (ナメクジのように見える) ことが特徴	D51 は国鉄の蒸気機関車の象徴
	双頭レール	1912 (明治 45) 年建設の直江津機関車庫の鉄筋コンクリート梁の補強材に埋め込まれていたもの。創設期の日本の鉄道用として英国で製造されたもの。レールの頭部と底部の形が対照的であることが珍しい。	明治時代に直江津港から鉄道用資材が搬入されたことの間接的な証拠
くびき野レールパーク 	2 号機関車 (コッペル)	1911 (明治 44) 年製造、国鉄大井工場造成工事や品川駅周辺の埋立て工事に使われた後、1915 (大正 3) 年から頸城鉄道で活躍。1966 (昭和 41) 年廃車後、西武鉄道山口線での使用を経て、1977 (昭和 52) 年に頸城鉄道に返還された。登録有形文化財 (美術工芸品)、頸城自動車 (株) が所有し、くびき野レールパーク内で静態保存	頸城鉄道の往時の姿を今に伝える遺産

所在地	鉄道遺産	概要	ストーリーとの整合性
くびき野レールパーク 	機関車、気動車等 車両7両	兵庫県内の私有地に個人が所有していた車両を2004（平成16）年に譲り受けた後、外装を復元。ディーゼル機関車DC92、気動車ホジ3など計7両の車両がくびき野レールパーク内に保存。一部の車両は動態保存で体験乗車が可能	頸城鉄道の往時の姿を今に伝える遺産
	旧頸城鉄道本社 （軽便鉄道資料館）	1942（昭和17）年築。切妻造棧瓦葺の二階建て、風除室と階段を角屋に収める。内部の大壁腰板張は昭和戦前の雰囲気留める。外壁下見板張、軒廻りをペンキ塗とし、持送りに「セセッション」と呼ばれるデザインを取り入れた、地域のシンボリック洋風建築。登録有形文化財（建造物）、頸城自動車㈱が所有	頸城鉄道の往時の姿を今に伝える遺産
	旧頸城鉄道機関庫 （くびき野レールパーク車両展示資料館）	1914（大正3）年築。切妻造棧瓦葺、東西全長約40メートル、西端は休憩室と物置。南面に横長窓を連ね、高窓も設けて採光。東面車両出入口は、元は扉を吊り、アーチ形の枠が残る。軽便鉄道の歴史を留める。登録有形文化財（建造物）、頸城自動車㈱が所有	頸城鉄道の往時の姿を今に伝える遺産

所在地	鉄道遺産	概要	ストーリーとの整合性
二本木駅 	駅舎他	駅舎、ホーム上屋、ホーム待合所、地下道及び上屋、倉庫、ランプ小屋、スイッチバック線雪囲いの7件の建造物が登録有形文化財。駅舎は1910（明治43）年築で、冬の採光を目的とした高窓が残るなど、鉄道草創期の雪国の鉄道の様子を伝える。1922（大正11）年築のスイッチバック線雪囲いは明治末期の国産古レールが柱に使われており、全長112メートルの長大な建造物は豪雪地帯ならではの特異な景観	雪との戦い
高田駅 	ホーム	下りホーム上屋は1935（昭和10）年竣工、上りホーム上屋は1910（明治43）年竣工。ホーム上屋の柱に1885（明治18）年ドイツ製のレールが使われているほか、1887（明治20）年製のレールもある。	本州横断鉄道として開業した信越本線の遺産
有間川駅 	駅舎	1946（昭和21）年竣工の木造平屋建ての駅舎が現在も使われている。当初は仮乗降場として誕生したが、住民の熱意によって駅へ昇格したところであり、地方管理局の判断による当時の鉄道運営のプロセスがうかがえる。日本海に見える駅として旅行者に人気	鉄道の存在感が大きかった時期の地域住民との繋がりの一例

所在地	鉄道遺産	概要	ストーリーとの整合性
久比岐自転車道 	トンネル跡 橋脚跡	1969（昭和 44）年の北陸本線複線化・電化に伴い有間川駅～名立駅間の線路が付け替えられた後、旧線路跡地が自転車歩行者道として整備された。その区間にあるトンネルや、自転車道沿いにある橋脚は、明治期の美しいレンガ積みの姿を残しており、1911（明治 44）年の直江津駅～名立駅開業時の様子を伝える貴重な遺産	鉄道黄金期の設備増強



8 鉄道遺産の現状・課題及び観光活用の課題

(1) 現状と保全及び観光活用の課題

ストーリーに合致する鉄道遺産の観光活用について、現状と課題（保全面・観光活用面）を整理した。

所在地	鉄道遺産	現状	課題 (保全)	課題 (観光活用)
直江津 D51 レールパーク	扇形機関庫	観光施設として活用（入場制限あり）	- 耐震基準を満たしていない。 - 耐震補強を行うための費用の確保	- 営業期間が限定されている。 - 体験型のコンテンツが少ない。
	転車台	観光施設として活用	－	
五智交通公園	D51 形蒸気機関車	静態保存展示	保全（金属腐食など外観の劣化防止）のための費用の確保	- 市外在住の鉄道愛好家などへの鉄道遺産としての認知が低い。 - 公共交通機関でのアクセスが困難
	双頭レール	保存展示	－	
くびき野レールパーク	2号機関車（コッペル）	- 静態保存 - 登録有形文化財	- 整備の担い手確保 - 動態車両の管理・運転技術の継承 - 保全（車両の金属腐食や塗装など外観の劣化防止、動態保存に必要な機能の整備）のための費用の確保	- 公共交通機関でのアクセスが困難 - 一般公開日が限定的 - 新規来場者の伸び悩み
	ディーゼル機関車など車両7両	- 一部を除き動態保存 - 一般公開日に体験乗車実施		
	旧頸城鉄道本社	- 軽便鉄道資料館として活用 - 登録有形文化財		
	旧頸城鉄道機関庫	- 展示車両の車庫として活用 - 登録有形文化財		

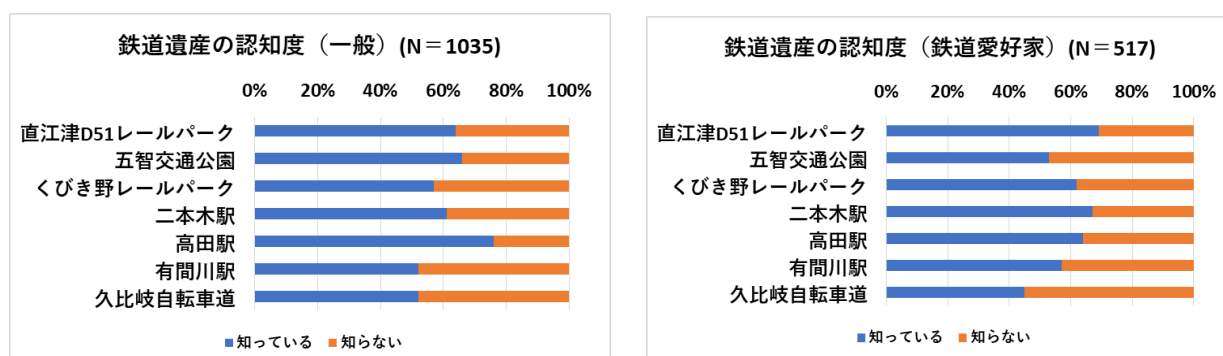


所在地	鉄道遺産	現状	課題 (保全)	課題 (観光活用)
二本木駅	駅舎他	・地域住民が観光施設として活用 ・登録有形文化財	建物の保全のための費用の確保	鉄道ファン以外の来場が少ない。
高田駅	ホーム上屋支柱	歴史を伝える説明板を設置	－	鉄道遺産としての認知が低い。
有間川駅	駅舎	地域住民がカフェとして活用	建物の保全のための費用の確保	鉄道遺産としての認知が低い。
久比岐自転車道	トンネル跡、橋跡	・サイクリングロードとして活用 ・鉄道遺産としての活用はない。	－	・鉄道遺産としての認知が低い。 ・公共交通機関でのアクセスが困難

また、全体に関わる課題として、鉄道遺産には所有者や保全に取り組む団体など多くの関係者がおり、それぞれ異なる分野の主体に関わるほか、所有者と保全・活用団体が異なるケースもある。鉄道遺産の観光活用には、関係者それぞれが同じ思いや取組への理解を持ち、一体となって取り組んでいくことが肝要であるとともに、特に所有者と保全・活用団体が異なるケースでは、お互いの信頼関係を築くため、活用について所有者と十分な調整を図りながら取組を進めていく必要がある。

(2) 認知度

アンケート調査を実施し、各鉄道遺産の認知度を調査した結果、鉄道遺産ごとに多少の差異はあるものの、一般、鉄道愛好家のいずれにおいても、概ね、5～6割程度の認知であった。



※チラシ配布やインターネット広告による周知から回答した人を「一般」、鉄道や鉄道旅行などのキーワードを検索した人へのインターネット広告配信による周知から回答した人を「鉄道愛好家」と区分



※上図の「知っている」は回答項目の「どのような価値があるものかも含めてよく知っている」「詳しくはわからないが価値があるものであることは知っている」「価値がよくわからないが聞いたことがある」と回答した合計

※アンケート調査詳細は、「[参考資料](#)」ニーズ調査（アンケート調査等）」を参照

それぞれの鉄道遺産は、その多くにおいて、事業者や地域住民・団体等が地域の財産として大切に保全を続けている。

一方、保全のための費用や、担い手の確保が課題となっている。

一般の観光客、鉄道愛好家のいずれでも認知度を上げることによって、集客の拡大が期待できるが、一部の鉄道遺産は、公共交通機関でのアクセスが限られており、市外からの観光客が気軽に訪れることが難しい。



9 守るための手段

鉄道遺産群を観光活用していくにあたっては、それぞれの鉄道遺産を観光コンテンツとして提供できる状態を維持していくことが不可欠である。

そのためには、保全に係る支援と保全を担う団体等の活動等に対する支援が必要であることから、守り継承していける持続可能な仕組みとしての制度創設を検討する。

制度概要案

- (1) 名称
(仮称) 上越市鉄道遺産群保存活用制度
- (2) 鉄道遺産の認定
市又は市と連携する団体等において一定の基準を設け認定する。
- (3) 支援
認定鉄道遺産の保全・継承、観光活用に取り組む市民・団体への支援
※費用の支援については、寄附やクラウドファンディングなど様々な財源確保策を検討する。
- (4) 認定対象施設等
建造物、構造物（駅舎、駅関連施設）、鉄道車両等

※制度の詳細は、後述する協議会や関係者と継続的に議論を重ね、検討を行う。

(参考) 既存の文化財保全・継承等に関する支援制度

項目	重要文化財	登録有形文化財
選定基準	歴史的・文化的価値が極めて高い。	地域の保存価値が高いが、重要文化財には該当しない。
保存の柔軟性	現状保存が厳格に管理される。	比較的自由度が高い。
助成・支援	補助金や税性優遇などがある (保存・修理に必要な費用の2分の1を国が補助、など)。	活用可能な補助金や支援制度は限られている。



10 活用するための手段

点在する鉄道遺産を面として捉え、上越市鉄道遺産群としての観光活用策を検討する。

また、新潟県鉄道発祥の地であり、現在も市内外の人に親しまれている「直江津 D51 レールパーク」を一部鉄道遺産の集約施設として位置づけ、資料展示機能や集客機能の拡充、五智公園の D51 形蒸気機関車の移設・動態化を見込んだ拡充整備（鉄道博物館）の可能性を調査する。

(1) 上越市鉄道遺産群の観光活用策（案）

項目	内容
情報発信	・上越市鉄道遺産群のストーリーや個々の遺産を紹介する遺産群全体としてのウェブサイトやパンフレットの作成
ツアー・イベント	・鉄道遺産だけでなく、地域の歴史や文化の案内を含めたガイド付きツアーの実施 ・イベントの同時開催やイベント内での回遊施策の実施 ・鉄道遺産を結ぶスタンプラリー等の実施
デジタルツール活用	・オンラインで楽しめるバーチャルツアー ・上越市鉄道遺産群のストーリーの動画制作・配信
教育・体験コンテンツ整備	・小学生の社会科見学を対象としたプログラムの実施 ・鉄道遺産をテーマにしたワークショップや学習イベントの開催
地域との連携	・鉄道遺産群と市内観光を組み合わせたモデルコースの設定と情報発信 ・宿泊と鉄道遺産観光をセットにした旅行商品の販売 ・キャラクター、マスコットとの連携

(2) 直江津 D51 レールパーク拡充整備（鉄道博物館）について

拡充整備後の運営方法や組織体制、収支シミュレーションを含めて、自立した運営を前提にした可能性調査「**参考資料**直江津 D51 レールパーク拡充整備（鉄道博物館）可能性調査検討」を実施した。

調査の結果、十分な集客が見込める施設を整備するためには、大規模な初期投資が必要となる。また、黒字を維持しながら再投資に必要な営業利益を確保するためには、来館者数として約 45,000 人/年、売上げとしてショップ及び委託販売において約 350 万円/月、飲食営業において約 800 万円/月などが必要となる収支シミュレーション結果となり、実現の可能性が不確かな中で多額の投資が必要となるリスクの高い事業となることが鮮明となった。



当事業は、着手すれば運営費や維持管理費に多くの経費が継続的にかかるため、黒字化できない場合、実施主体（又は連携する市）に多額の財政負担が生じる懸念がある。

こうした懸念に対して、当該博物館の段階的な整備やデジタル技術を活用したバーチャルミュージアム等について検討を行ったが、部分的なサービス提供では十分な集客が難しく、経済効果の面でも課題が残るほか、事業費が大きい建築物の整備には一体不可分の要素が多く、段階的な整備ができないことから期待する投資の分散には繋がらない結果となった。

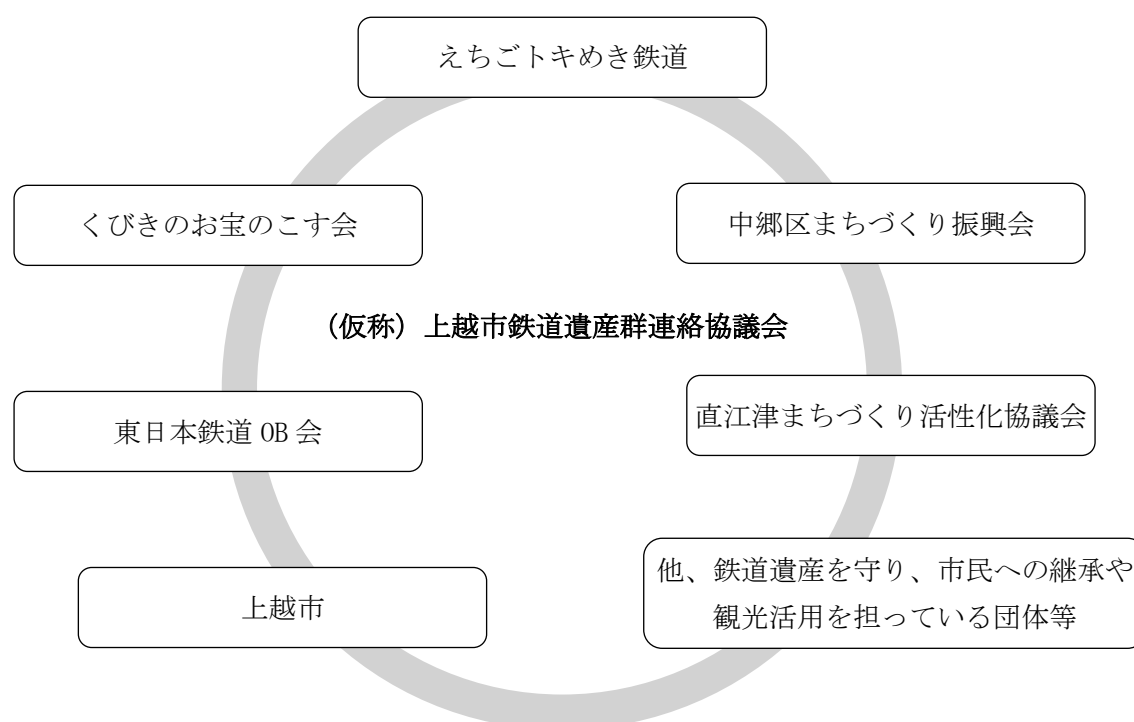
このため、当市の鉄道の歴史・文化を後世に伝承していく手法としては、直江津 D51 レールパークの拡充整備（鉄道博物館）に代えて、各地にある鉄道遺産を面的に捉え、それらを博物館に模して一体的に発信していくフィールドミュージアムといった、別の方法による実現を目指すこととし、上越市通年観光計画期間における新たな建築物の整備は見送りとする。なお、フィールドミュージアムのような別の方法の実現に向けては、次項で述べる協議会や関係者と継続的に議論を重ねていく。



11 （仮称）上越市鉄道遺産群連絡協議会

前述の守るための手段である「（仮称）上越市鉄道遺産群保存活用制度」と、活用するための手段である「上越市鉄道遺産群の観光活用策」を具体化し、実行していくための組織として、現在、鉄道遺産を守り市民への継承や観光活用を担っている団体等を中心に連絡協議会を設置する。

その設置に向けた検討を令和7年度から実施する。



参考資料 ニーズ調査（アンケート調査等）

【調査の方法】

上越市鉄道遺産群の観光活用策を検討するにあたり、市民や観光客、鉄道愛好家のニーズ調査を、以下の２段階に分けて実施した。

（１）アンケート調査（１次調査）

各鉄道遺産の認知度調査を中心に、①一般、②鉄道愛好家を対象に、インターネット上でアンケート調査を実施（実施期間：2024年10月11日～12月8日）。①は市内実施イベントや公共施設等でのチラシ配布及びインターネット広告で周知、②はインターネット広告で「鉄道」などのキーワード検索をした人に対し周知。回答者数は、一般 1,035 人 鉄道愛好家 517 人

（２）専用ウェブサイトを用いた調査（２次調査）

上記①の回答者の中で、さらなる調査への協力に応じてくれた回答者を主対象に、専用ウェブサイトにて会員登録してもらい、直江津 D51 レールパークをはじめとする鉄道遺産の魅力を高めるための具体的なアイデアを、ウェブサイトへの投稿を通じて募集した。約 860 人が会員登録し、さまざまな意見・ニーズを収集した（実施期間：2024年12月9日～2025年2月20日）。

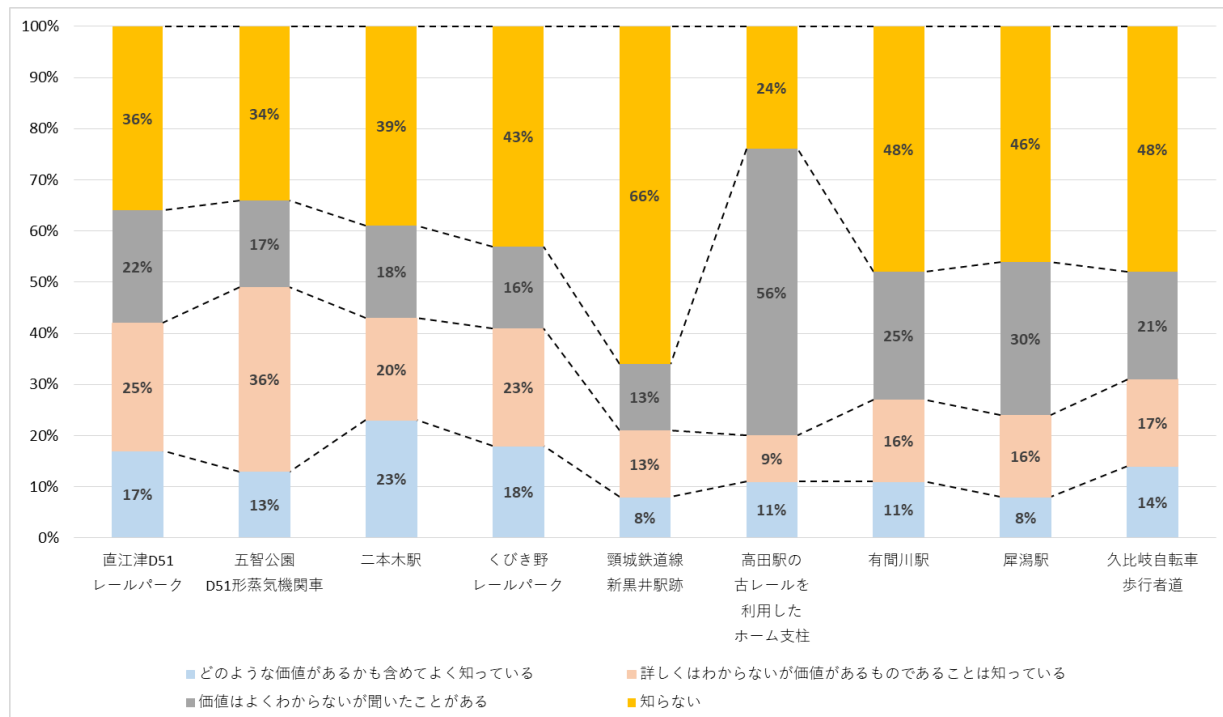
また、会員登録した人を対象に、2025年1月3日にオンラインミーティングを行い、直接対話による意見交換を行った。（参加者数 約 30 人）



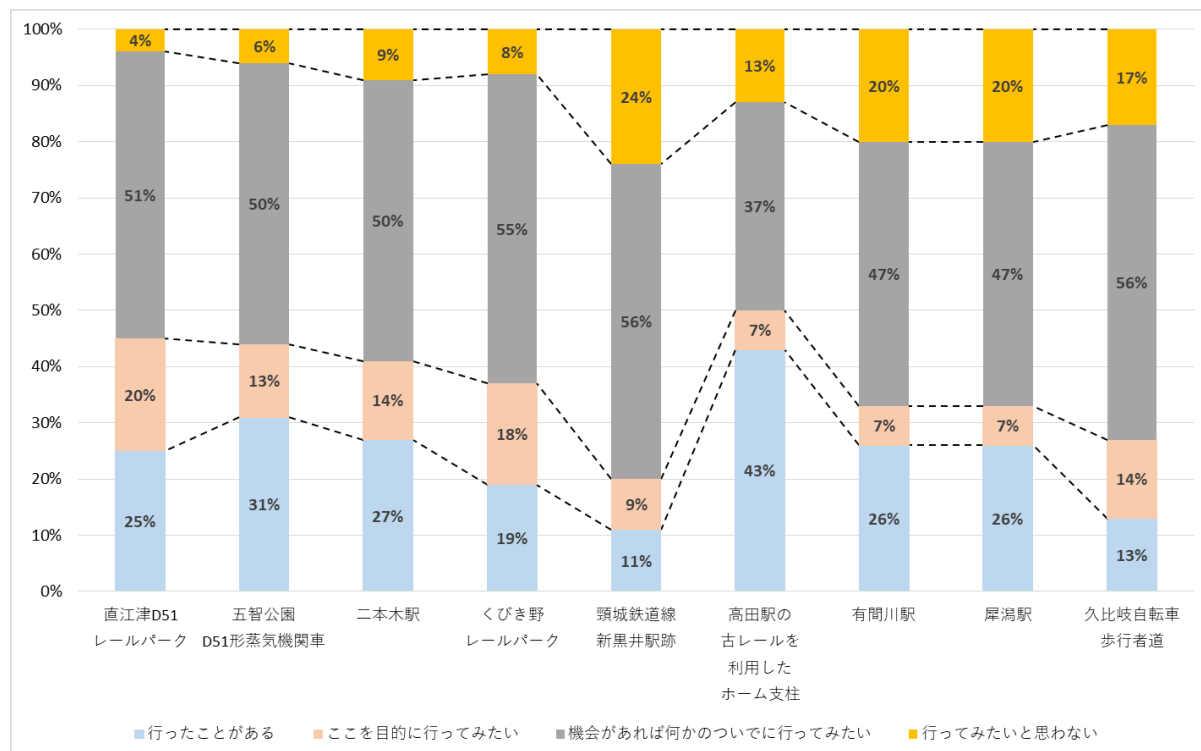
アンケート調査（１次調査）の結果

【認知度と訪問経験・訪問意向（一般）】

■この鉄道遺産について知っていますか？

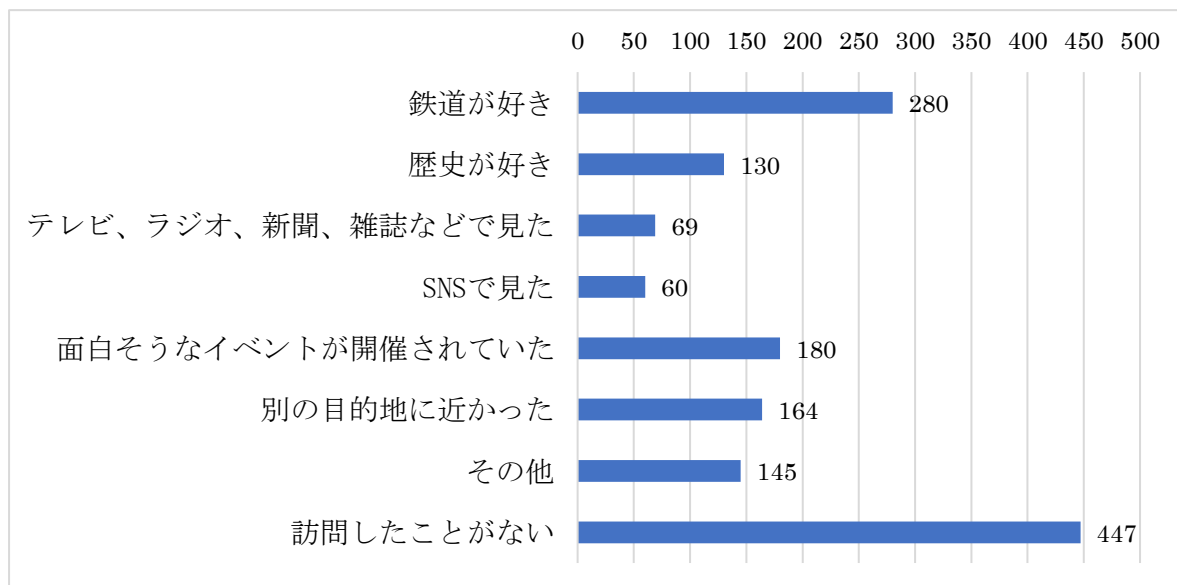


■この鉄道遺産に行ってみたいですか？



【訪れた理由（一般）】

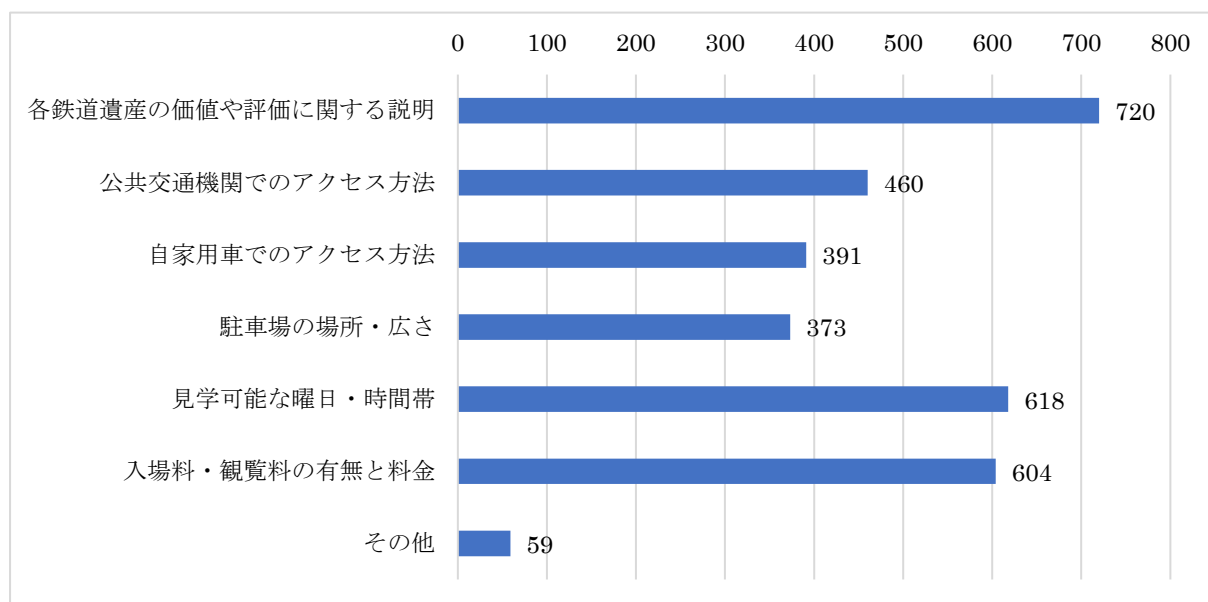
■上越市内の鉄道遺産の見学に訪れた理由は何ですか？ ※複数回答



訪れたことのある人の中では「鉄道が好き」が圧倒的に多い。

【ほしい情報（一般）】

■上越市の鉄道遺産について、どのような情報がほしいですか？ ※複数回答

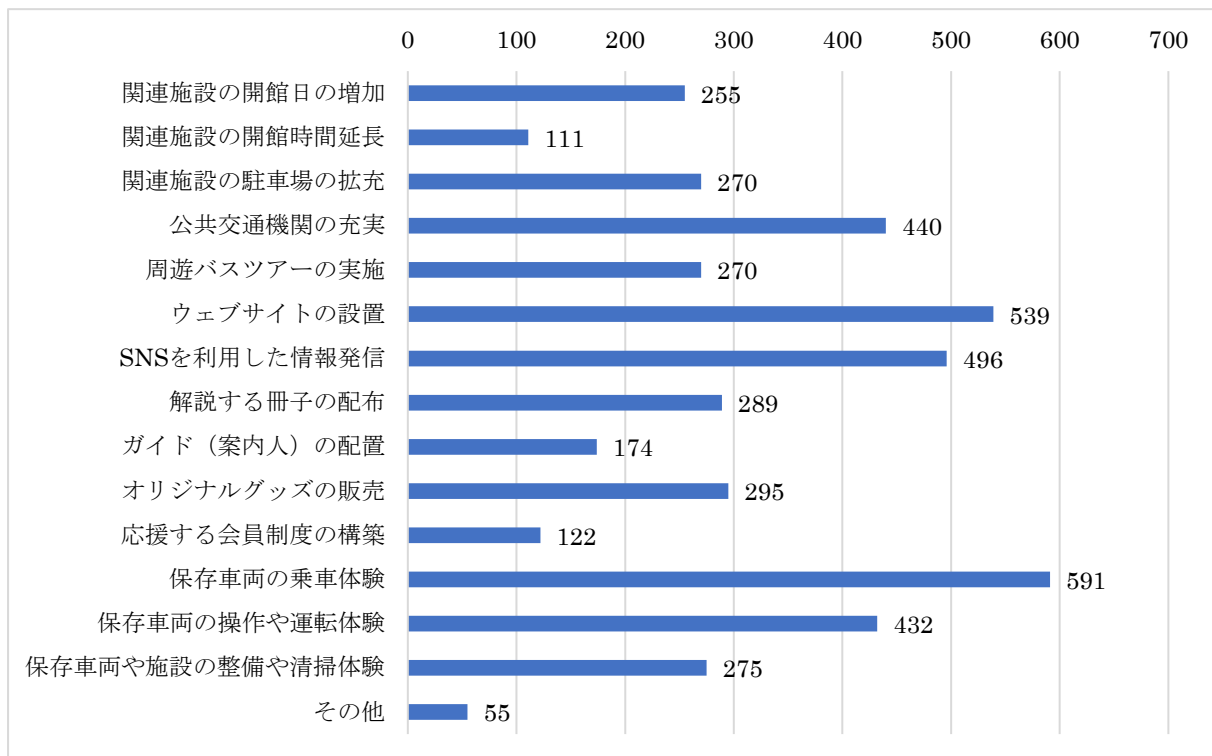


「各鉄道遺産の価値や評価に関する説明」「見学可能な曜日・時間帯」「入場料・観覧料の有無と料金」が多い。



【観光資源として活用するための取組（一般）】

■上越市の鉄道遺産を観光資源として活用していくために効果的と思われる取組は何ですか？ ※複数回答



鉄道遺産群を観光活用していくために効果的と思われる取組では「保存車両の乗車体験」のほか、「ウェブサイトの設置」「SNS を利用した情報発信」といった情報に関するものが上位である。「公共交通機関の充実」も次いで多い。

【自由意見（一般）】

■ご意見・アイデア等（自由記載）

自由記載の意見等については、計 305 件の意見が寄せられた。

以下では、これらの意見・アイデア等の内容を整理した。

1. 情報発信・広報

- SNS や YouTube を活用した情報発信を強化する。
- 鉄道遺産をまとめたポータルサイトやガイドブックの作成
- 鉄道系 YouTuber やインフルエンサーとのコラボレーション
- 各地のイベントでのパンフレット配布や情報展示
- 全国的な広告キャンペーンや TV コマーシャルの実施

2. 施設整備・改善

- D51 や他車両の保存状態改善、動態保存の推進
- 鉄道関連施設の清掃・整備体験など参加型イベントの実施

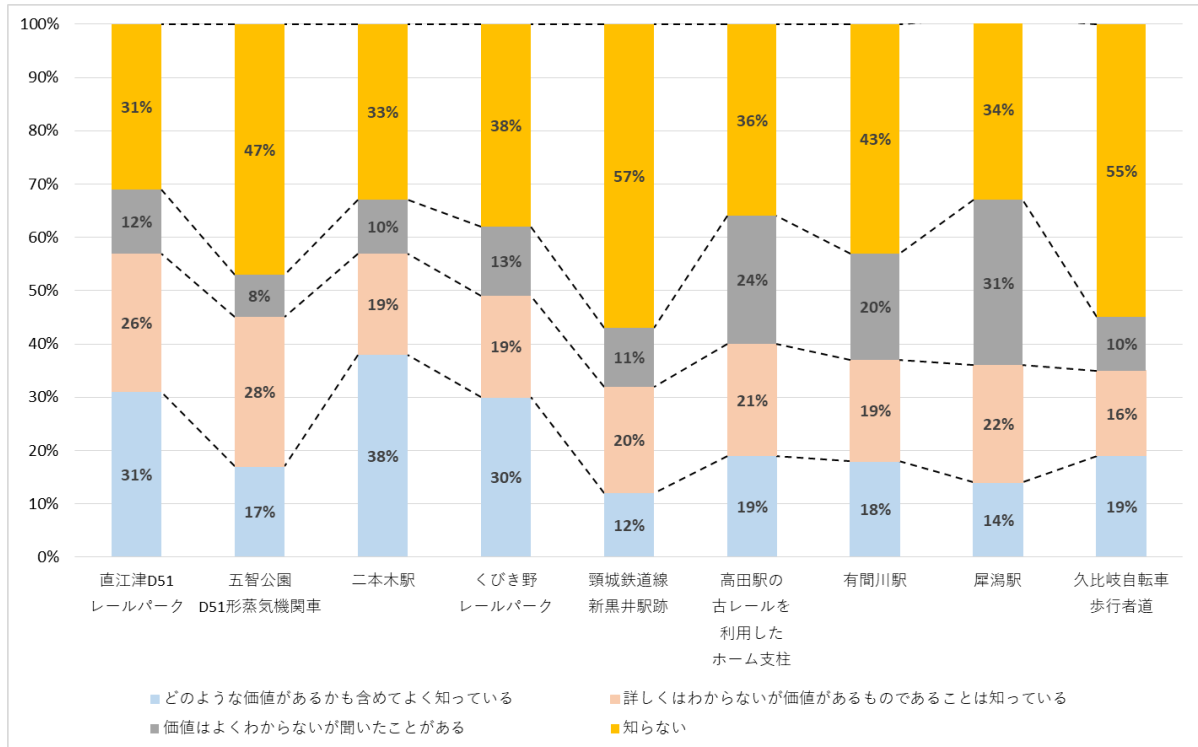


- レールパークの線路延長と乗車体験の拡充
 - 駐車場、授乳室、オムツ交換スペースなど家族向け設備の充実
 - 夜間営業やライトアップイベントの開催
3. 観光連携
- 鉄道遺産を巡る周遊モデルコースやスタンプラリーの企画
 - 他の観光地（高田城址公園、水族館など）との連携
 - 鉄道遺産と地域グルメ、宿泊施設を組み合わせた観光プランの提案
 - 現地発着ツアーの実施や公共交通機関でのアクセス強化
4. ターゲット別アプローチ
- 子ども向けの体験型イベント（運転体験、ジオラマ展示など）
 - 高齢者やファミリー層向けのリラックスできる施設の提供
 - 鉄道ファン以外にも楽しめる企画（カフェ、土産物、温泉との連携）
 - 地元住民や学校での啓蒙活動、学習教材の提供
5. イベントの企画・運営
- 鉄道関連スタンプラリー、マラソン、サイクリングイベント
 - 季節感を活かしたイベントやフォトコンテスト
 - 昔の駅弁や限定メニューを提供するフードイベント
 - 特別列車運行や鉄道遺産を舞台としたコスプレ撮影会
6. アクセス改善
- 各施設間を結ぶバスツアーやレンタサイクルの充実
 - 公共交通機関の利用を促進するフリー切符の販売
 - 駅周辺のアクセス案内や駐車場の整備
7. 新しい提案・アイディア
- 鉄道テーマパークやミュージアムの構築
 - 鉄道をテーマにしたホテルや宿泊施設の整備
 - 鉄道遺産とアニメやキャラクターとのコラボレーション
 - クラウドファンディングを活用した資金調達
8. 課題と批判
- PR 不足や知名度の低さ
 - 鉄道遺産だけでは観光資源としての力が弱い
 - 鉄道ファンへの偏重により一般層への訴求が不足
 - 施設間の距離が遠い
9. 地域資源としての活用
- 地域住民の意識向上と協力体制の構築
 - 学校教育や地域イベントを通じた理解促進
 - 鉄道遺産を軸とした地域全体の活性化

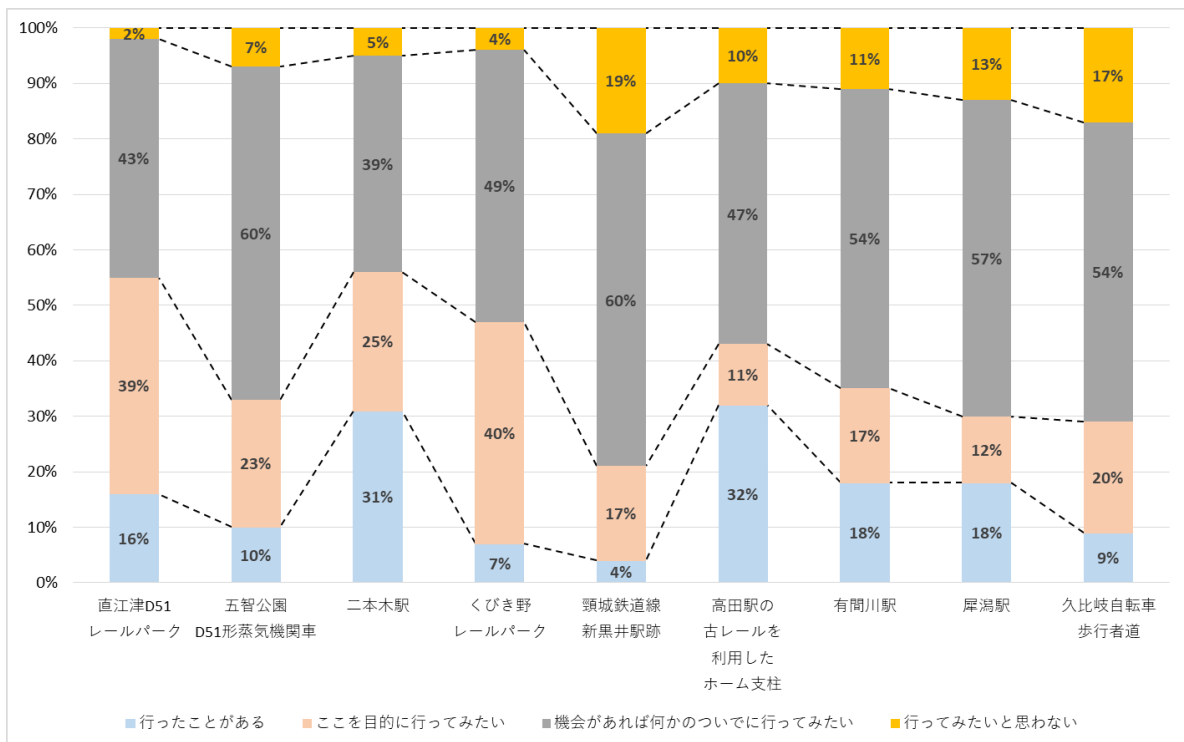


【認知度と訪問経験・訪問意向（鉄道愛好家）】

■この鉄道遺産について知っていますか？

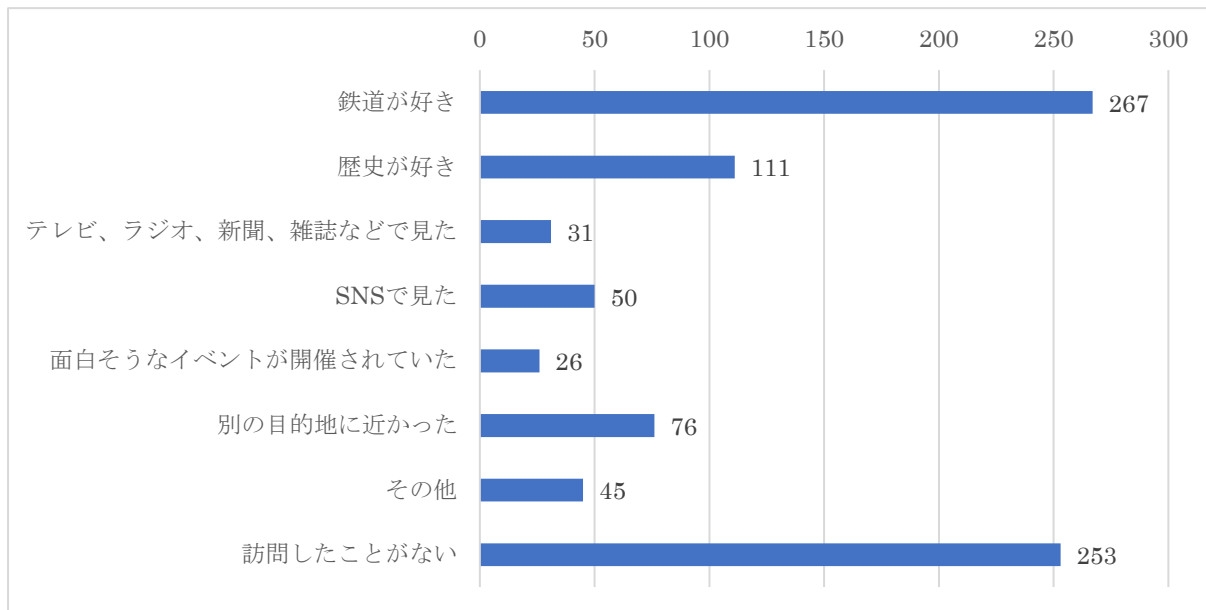


■この鉄道遺産に行ってみたいですか？



【訪れた理由（鉄道愛好家）】

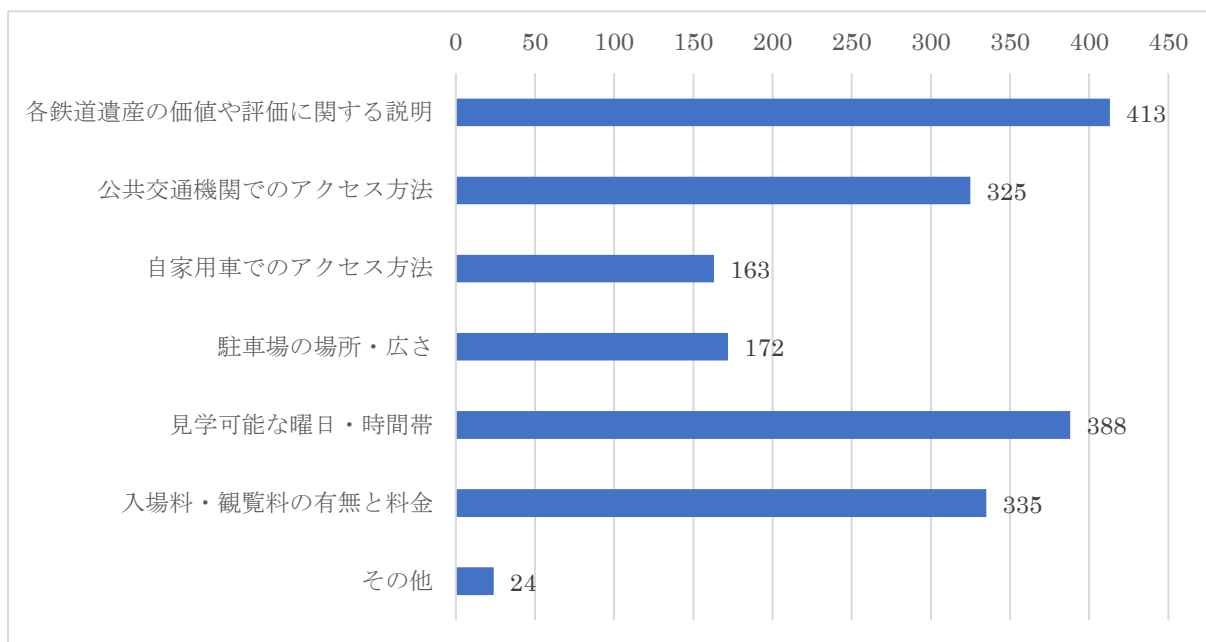
■上越市内の鉄道遺産の見学に訪れた理由は何ですか？ ※複数回答



一般と同様に訪れたことのある人の中では「鉄道が好き」が圧倒的に多い。

【ほしい情報（鉄道愛好家）】

■上越市の鉄道遺産について、どのような情報がほしいですか？ ※複数回答

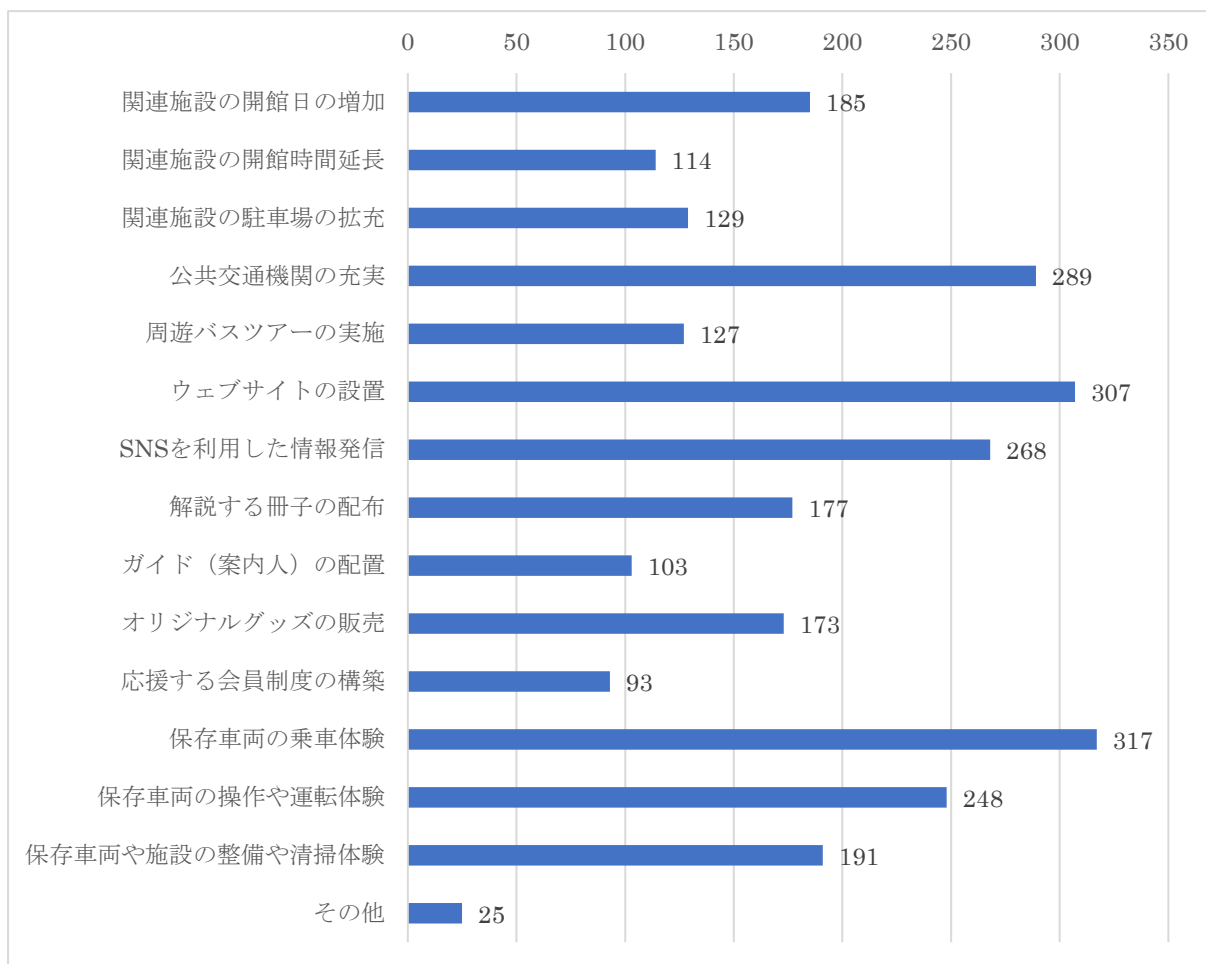


一般と同様に「各鉄道遺産の価値や評価に関する説明」が最も多く、次いで「見学可能な曜日・時間帯」が多い。



【観光活用のための効果的な取組（鉄道愛好家）】

■上越市の鉄道遺産を観光資源として活用していくために効果的と思われる取組は何ですか？ ※複数回答

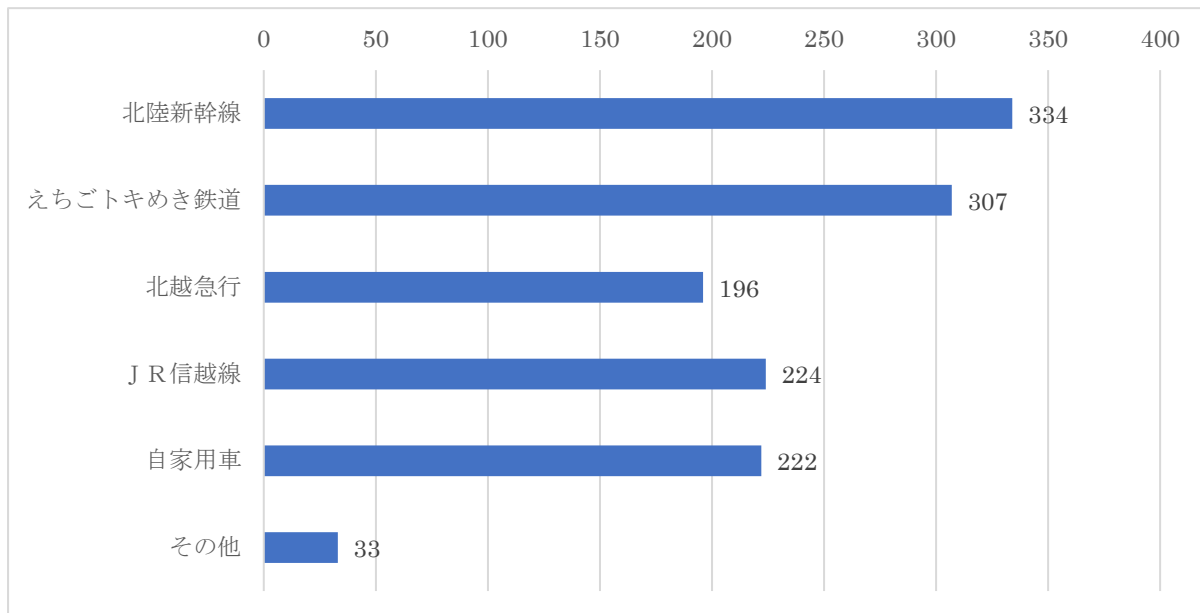


一般と同様に、「保存車両の乗車体験」「ウェブサイトの設置」「公共交通機関の充実」「SNSを利用した情報発信」が多い。



【訪れる際の交通手段（鉄道愛好家）】

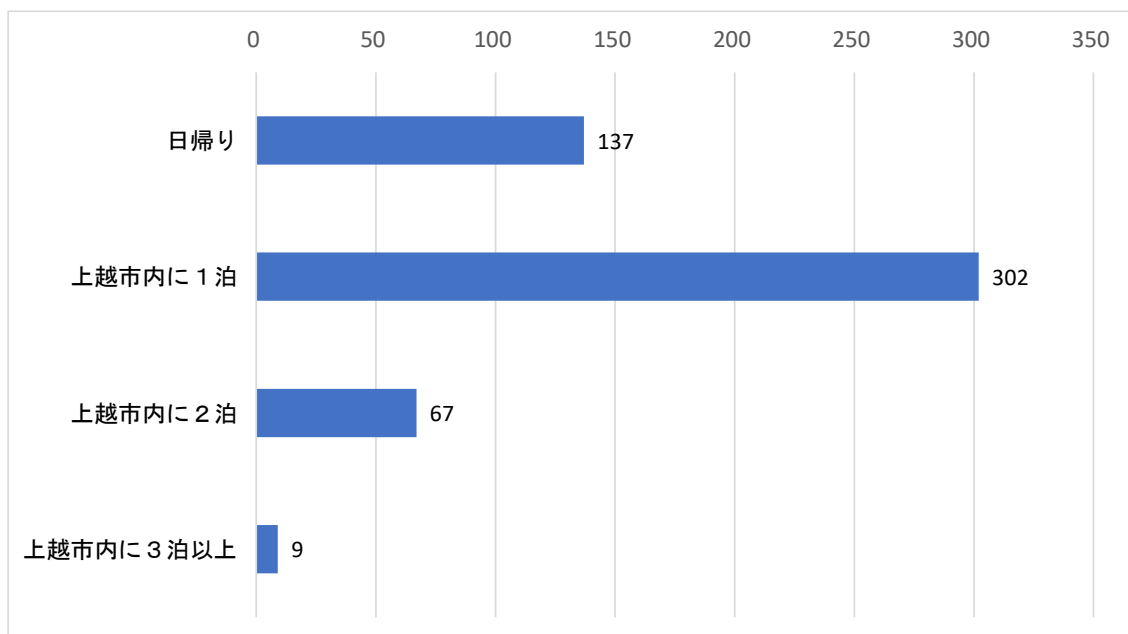
■上越市の鉄道遺産を訪問する際には、どのような交通手段で訪れますか？または訪れたいと思いますか？



交通手段は「北陸新幹線」「えちごトキめき鉄道」が多く、鉄道遺産を訪れる時は鉄道を利用していることが多くいとうかがえる。

【訪問の日程（鉄道愛好家）】

■上越市の鉄道遺産を訪問する際には、どのような日程で訪問したいですか？

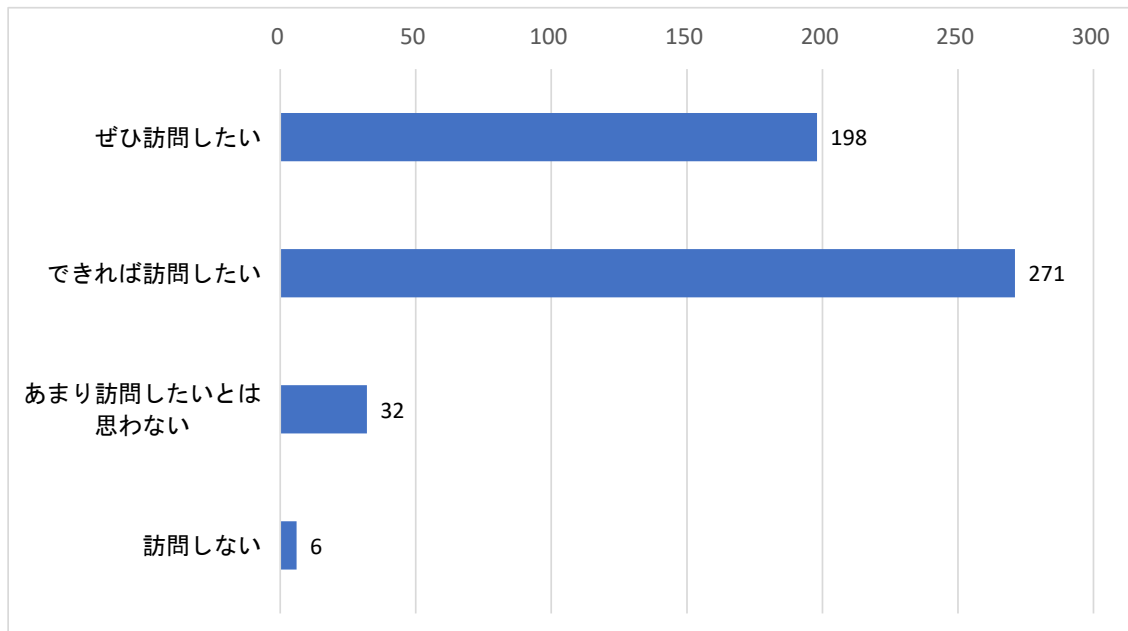


訪問日程は、「市内に1泊」が最も多く、次いで「日帰り」「市内に2泊」の順である。



【鉄道以外の観光地の訪問（鉄道愛好家）】

■上越市の鉄道遺産を訪問する際には、その他（鉄道関連以外）の観光地も訪問したいですか？



回答者の大半が鉄道遺産以外の観光地も合わせて訪問したい意向を示している。

【自由意見（鉄道愛好家）】

■ご意見・アイディア等（自由記載）

自由記載の意見等については、計 159 件の意見が寄せられた。

以下では、これらの意見・アイディア等の内容を整理した。

○鉄道遺産の保存と活用

1. 保存・動態保存の提案

- D51 や 413 系などの動態保存
- 頸城鉄道車両や五智公園の D51 を移設して保存管理
- 保存車両の拡充（EF81 形や歴史的車両の追加）

2. 展示と体験の充実

- 運転体験や乗車体験の提供
- 車両の塗装や外観の復元
- 鉄道遺産や車両に関する解説板設置
- 鉄道ジオラマや撮影スポットの設置

3. 新施設・テーマパーク構想

- 梅小路蒸気機関車館を参考にした鉄道博物館建設
- 鉄道をテーマにした公園や宿泊施設の構築
- 鉄道遺産を活用したサイクリングコースの整備



○観光誘致と広報

1. SNS やインフルエンサーの活用
 - 鉄道系 YouTuber や Vtuber 等とのコラボ
2. PR 活動の強化
 - SNS や動画配信での情報発信
 - 他の観光地や鉄道遺産との共同 PR
 - 鉄道雑誌やイベントでの広報
3. 名物料理と地域グルメ
 - 海鮮丼や地元の駅弁の開発
 - 地域グルメとの融合
4. イベント・ツアーの実施
 - 鉄道遺産を巡るモデルプランの作成
 - 特急列車や臨時列車の運行
 - 周遊パスの発行や観光ツアーの企画

○アクセス改善と観光モデル

1. 交通手段の整備
 - 鉄道・バスの共通フリー切符
 - 高速道路周遊パスの設定
 - レンタカーやシャトルバスの提供
2. アクセス性の向上
 - 駅近くの観光スポット配置
 - 鉄道利用を促進するための割引施策
3. 宿泊施設の充実
 - 駅周辺の宿泊施設の拡充
 - 観光プランに宿泊券をセット

○地域活性化と観光融合

1. 歴史・文化との融合
 - 信越線の歴史や地域産業との関連性を PR
 - 鉄道と上杉謙信公などの地域歴史の連携
 - 郷土資料館的なアプローチ
2. 他自治体との連携
 - 糸魚川市や新潟県内の観光地とのコラボ
 - 周辺市町村と一体的な観光推進
3. ふるさと納税の活用
 - 鉄道遺産関連の体験型商品やグッズの提供



○観光施設の課題と提案

1. 施設運営の改善

- 通年営業や施設の拡張
- 冬季休業を解消する全天候型施設の構築

2. 展示内容の工夫

- 子ども向けの体験型イベント
- 鉄道ファンだけでなく一般客も楽しめる内容の拡充

3. 現状保存の意見

- 遺産を現状のまま保存して観光地化しない選択肢

○その他意見

1. 鉄道模型やプラモデルの販売

2. 廃線跡や古い駅舎の活用

3. 新幹線開業を見据えた観光地整備



専用ウェブサイトを用いた調査（2次調査）の結果

(1) 実物を“体験”したいという強いニーズ

- 「動態保存の SL が見たい」「車両を実際に動かしてほしい」

静態保存だけでは物足りず、「走行シーンを見たい」「乗りたい」「整備作業を見学したい」など、「動く車両」や「手を触れる・体験する」に対するニーズが多い。

- 「運転シミュレーターやミニ SL 乗車体験」への期待

子どもから大人まで楽しめる体験型プログラムがあると鉄道ファン以外にも多くの層を取り込める、という意見が多い。

【具体的な意見と件数】

- 「体験(体感)」という言葉を含む意見=37 件

例：「実際に体験できるような施設を作してほしい」「体験型イベントをもっと開催してほしい」など。

- 「運転体験」「乗車体験」などを具体的に要望する意見=16 件

例：「SL を動かして、乗車体験ができれば行きたい」「整備や運転シミュレーションを体験したい」など。

→合計すると、「体験」を要望する意見は全体の約 15～20%程度を占め、他のテーマと比べても多めに出現している。

- 「動態保存」あるいは「SL を動かす」などを望む表現=28 件

(うち「D51」に言及しているものが 10 件)

例：「D51 を動かしてほしい」「動く SL がないと魅力に欠ける」など。

- 「実際に車両が動いている姿を見たい」「乗りたい」に該当する意見=30 件

(「動態保存」表現以外を含むすべての「動く姿を見たい」系統を集計)

→「蒸気機関車が動いているところを見たい」「蒸気機関車に乗りたい」というニーズは全体の約 10%。

- 「ミュージアム」「博物館」などの単語が含まれる意見=18 件

(そのうち「体験型の博物館がほしい」と明示しているものが 6 件)

→「ただの展示スペースではなく、博物館・テーマパークのように遊べる(体験できる)施設が望ましい」と述べる意見が全体でも約 6%



(2) 親子連れ・一般層も巻き込む魅力づくり

○「家族全員で楽しめるかどうかが大事」

「駅舎だけ」「車両だけ」を見るだけでは子どもが退屈しやすいが、実際に乗れる・触れる体験があれば、親子で行きたいと思う人が増える。

○「ただ眺めるだけでは観光動機として弱い」

体験型にすることで、ほかの観光地と差別化しやすく、「一度は行ってみたい」と思わせる力が高まる。

【具体的な意見と件数】

○「家族」や「子ども」というキーワードを含む意見＝40 件

例：「子どもと一緒に楽しみたい」「家族連れが行きやすいようにしてほしい」「子連れに配慮してほしい」など。

○「ファミリー向け」「親子連れ」等の文脈で「体験」を望む意見＝25 件

例：「子どもが退屈しないよう、体験型ミュージアムがあると助かる」など。
→鉄道ファン以外の親子・家族で楽しめる場を求める意見が全体の約 10%

(3) 地域経済に貢献する“長時間滞在”の仕掛け

○「駅舎や車両巡りだけでは滞在時間が短い」という課題

体験型ミュージアムであれば、見学、乗車、整備体験、食事、グッズ購入などを一か所でまとめて行うことができ、滞在時間が自然と長くなる。

○「周辺の宿泊・飲食・観光スポットとの連携がしやすい」

一日かけて回れる観光コースを作りやすくなり、結果として宿泊・飲食・お土産販売など、地域全体への経済効果が見込める。

【具体的な意見と件数】

○「地域活性化」「観光効果」「経済効果」という言葉を含む意見＝20 件

うち「宿泊を伴う観光ルート」「周遊バス」「宿泊施設とのコラボ」を強調する意見が 8 件

例：「ホテルなどと連携して 1 日以上滞在してもらおう仕掛けが大事」「地域の飲食やお土産とのセットが必要」など。

○「長く滞在できる」「丸一日楽しめる場所にしてほしい」を直接的に要望する意見＝12 件

例：「駅舎だけだと 10 分で終わるので体験プログラムを充実させたい」など。



(4) SNS・YouTube での発信効果が高い

- 「映えるコンテンツがあると、若い世代が一気に注目」

体験シーンを動画や写真で拡散しやすくなるため、ミュージアムにインフルエンサーや YouTuber を呼べば、全国へアピールできる。

- 「家族連れや非鉄道ファンへの認知度アップにも繋がる」

見ていて楽しそう、やってみたい、と感じる「体験型」は SNS 上で話題になりやすく、広い層への訴求力がある。

【具体的な意見と件数】

- 「YouTuber」「インフルエンサー」「SNS」「YouTube での発信」などの意見＝24 件、うち「鉄道系 YouTuber の活用」の明記が 10 件

例：「YouTuber に PR してもらいたい」「SNS で映える写真を撮れるスポットを整備してほしい」など。

→この点を強調する意見は全体の約 8%

「動画発信」「SNS 拡散」に大きな期待が示されている。

(5) “バラバラな鉄道遺産”をいかす拠点の設置、次世代への鉄道文化・産業遺産の継承

- 「各地に分散する車両・駅舎を一元的に紹介する場が欲しい」

点在する鉄道遺産について「どこで何が見られるのか分かりにくい」という声が多い。

- 「体験型ミュージアムが“集約拠点”になれば周遊も活発に」

中心的な拠点を作って、そこから周辺の鉄道遺産へ回遊してもらう仕組みを作れば、街全体が観光地になる可能性が高まる。

- 「ただ保存するだけでは次世代に価値が伝わりづらい」

「体験型」であれば子どもも「面白い」「すごい」と実感でき、興味・関心を持ちやすいとの声が多く上がっている。

- 「動かして楽しむ＝維持管理の資金面でも安定が見込める」

有料体験やクラウドファンディングなど、アクティブに運用する仕組みが整うと、維持管理のための収益が確保しやすいという意見もあった。



参考資料 直江津 D51 レールパーク 拡充整備（鉄道博物館）可能性調査検討

上越市鉄道遺産群の観光活用の拠点施設となり得る直江津 D51 レールパークの拡充整備（鉄道博物館）の可能性について、以下のとおり、検討を行った。

【鉄道博物館のコンセプト】

直江津は、古くからの鉄道の要衝として知られ、全国の鉄道愛好家や旅行好きには高い知名度がある。また、「鉄道のまち」を標榜し、「なおえつ鉄道まつり」が開催されるなど、市民の意識も比較的高い。

直江津 D51 レールパークは、新幹線を下りてから電車で 15 分程度の距離であり、市外からの観光客が上越市鉄道遺産群を訪れる際に玄関口となり得る。また、直江津 D51 レールパークの扇形機関庫や転車台といったわかりやすいシンボルは、鉄道遺産群観光のスタートにふさわしい。

前述のアンケート調査やニーズ調査、また、事例調査からは、以下の点が明らかとなった。

- ・乗車体験や運転体験などの体験型コンテンツを望む声が多い。
- ・「動くもの」への期待が大きい（蒸気機関車の動態保存など）。
- ・成功事例では、博物館単体では黒字経営にはならなくとも、他の収益源（物販、飲食、宿泊等）を持つことによって博物館を維持している。

以上から、拡充整備（鉄道博物館）のコンセプトは、以下の通りとした。

【鉄道博物館のコンセプト】

転車台・扇形機関庫を活かした鉄道ミュージアムの整備（2 階建）

- ・1 階部分は、上越市鉄道遺産群の歴史・文化を伝える展示、車両の保存・展示（一部は動態保存）
- ・2 階部分は、収益施設の設置（例：全国の鉄道愛好家から鉄道コレクションを有料で預かる）
- ・施設整備にあたっては、他地域の事例を参考に、自走化が可能な運営体制の構築を前提とする。

【集客機能・歴史展示物検討】

直江津 D51 レールパーク 拡充整備による鉄道博物館は、耐震補強が喫緊の課題である扇形庫の価値を毀損させない形で建設し、2 階建ての建物とする。

1 階部分は「歴史の保存・継承・教育を主目的としたフロア」として鉄道車両や歴史的な資料を展示するスペースとする。

2 階部分は、鉄道遺産群や鉄道博物館を維持していくための収益を得るための場所として、全国の鉄道愛好家から有料で預かったコレクションの展示、鉄道模型の工作や展示が可能なスペースを設けるほか、訪れた人々が写真や動画で風景をシェアしたくなるような「映えスポット」を設置する。



■1 階「上越市鉄道遺産群ミュージアム」歴史の保存・継承・教育を主目的としたフロア

○車両展示スペース

- ・ D51 等の鉄道車両を転車台から線路で繋がるミュージアム内の吹き抜けスペースにて展示可能（2 階吹き抜け側の通路から普段見られない車両上部を鑑賞することも可能）。
- ・ 定期的に他の車両に入れ替えることが可能で、期間限定の企画展などを開催してリピート訪問を促すことも可能
- ・ エントランス脇のスペースにも上越市鉄道遺産群を象徴する車両などの展示が可能



○上越市鉄道遺産群ミュージアム

- ・ 上越市の鉄道遺産群を主体に、ストーリーに沿った形で楽しみながら歴史を学ぶことができる。
- ・ デジタルミュージアムで整備されたコンテンツを、最新の IT・DX 技術を活用して現実世界に反映させるデジタル展示を行う。
- ・ 3 つの拠点を中心とした、上越市鉄道遺産群の誇るべき歴史を後世に伝え、偉大な上越人たちの成し得たストーリーとして語ることで意識醸成を図る。



○鉄道ジオラマスペース

- ・ ありし日の直江津機関区の姿や、頸城鉄道の路線や駅舎などをジオラマにて再現
- ・ 上越市鉄道遺産群の過去の様子や歴史をわかりやすく、かつリアル体験的に学ぶことができる。

○受付・インフォメーション

- ・ ミュージアムの案内のみならず、上越市鉄道遺産群の周辺エリアをも含めた総合的な観光案内インフォメーション機能を提供
- ・ 車両の運転体験などの体験型アクティビティへの受付カウンターを設置、実際に車両に触れ、動かすことで鉄道の技術と歴史に対するより深い理解と他にはない経験を得ることができる。

○カフェ・ミュージアムショップ

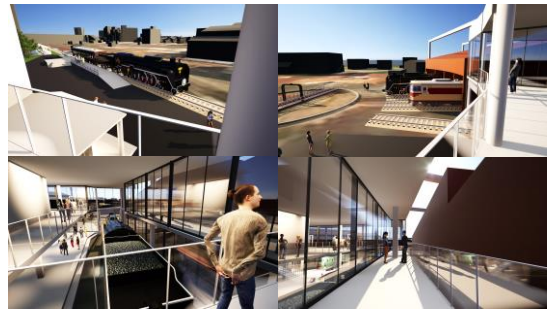
- ・ 展示車両や扇形庫を身近に感じながら、非日常的な空間でお茶や食事を楽しめる飲食スペースを設ける。
- ・ 上越市鉄道遺産群にふさわしいグッズ販売を行う。
- ・ また自己収益化の実現に向け、鉄道ファン以外でも欲しくなるようなメディアミックス等を活用した訴求力の高い商品企画も行い、ネット販売も併用することで収益性・持続性を追求する。



■2 階「直江津機関区アカデミー」施設の自主収益化を目指した高付加価値化フロア

○直江津機関区アカデミー

- ・ 全国の鉄道愛好家(または、その親族など)から寄贈や預かった、鉄道コレクション(お宝)を中心に展示
- ・ 自らの鉄道コレクションを自慢しあうなどファン同士で交流できる仕組みを構築することで、持続性のある賃貸収入や販売手数料などを得られるようにする。
- ・ 鉄道写真の NFT (資産価値をもったデジタルデータ) 化をはじめ、最新の IT や DX 技術を活用したデジタルとリアルの融合による新しいミュージアム展示を実現。融合による新たな収入源の確立も目指す。
- ・ ニーズ調査でも一番に求められている、鉄道の様々な「体験型(コト消費型)アクティビティ・コンテンツ」を提供する。



○ワークスペース

- ・ 鉄道模型等の製作や、クラス形式でその手法を学び、グループでモデル作りを楽しむことができるワークスペースを設置する。
- ・ 製作したモデル等は、併設するアカデミーに展示・販売することも可能で、ファン同士の交流やコミュニティ発展を促す。
- ・ 工作以外の体験型アクティビティ提供にも使用可能で、様々なイベント開催スペースとしても活用可能

○映えスポットの設え

- ・ 訪れる人々が思い出の写真や動画をシェアしたくなるような、様々な「映えスポット」を設置する。
- ・ SNS 等でシェアされ拡散されることで、費用が掛からない効果的なマーケティングが実施できる。
- ・ 2 階展望テラス①からは、直江津駅構内をはじめ、博物館専用プラットフォーム、転車台を上空からの目線で楽しめる。
- ・ 展示車両展望吹抜けからは館内 1 階の展示車両を上部から見るができる。
- ・ 2 階展望テラス②からは、扇形庫を上部からの目線で見ることができ、鉄道レールを鉄骨に使用した貴重かつ迫力のある建築物を他にはない視点から楽しむことができる。



【イメージパース】

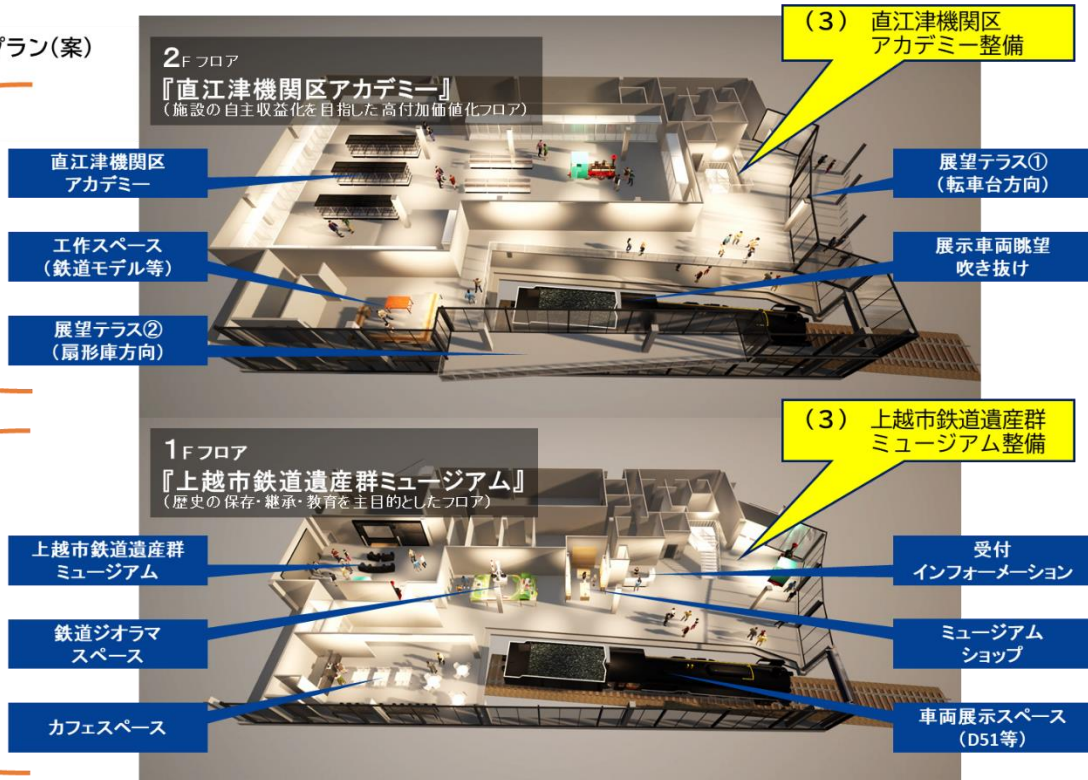


【平面図】

■フロアプラン(案)

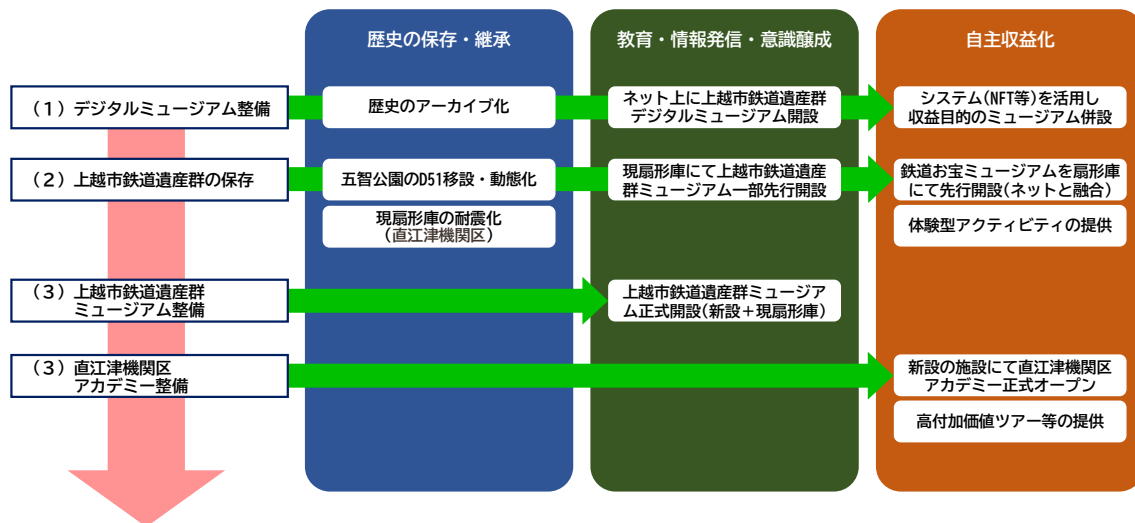
持続性・自己収益化

歴史・ストーリー



【整備スケジュール】

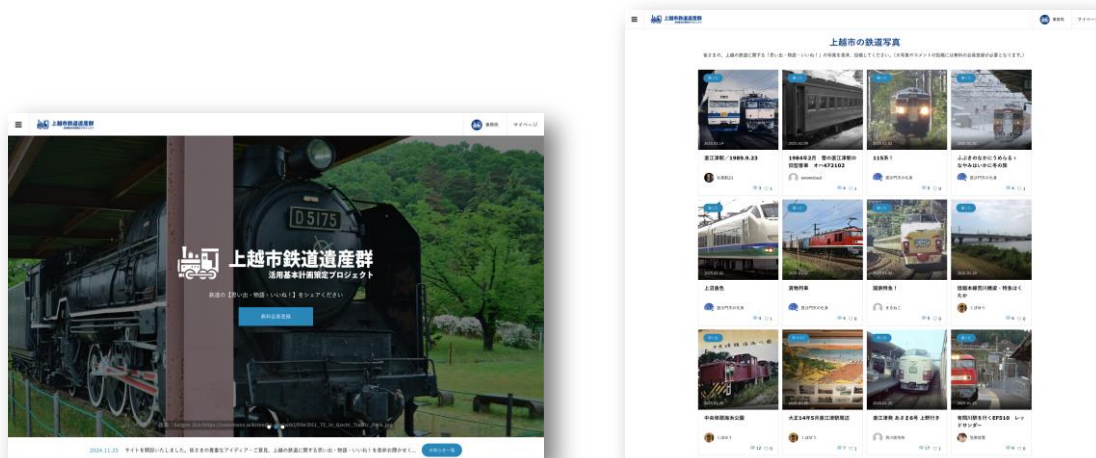
大型投資のリスクを軽減しながら直江津 D51 レールパークの拡充整備を進めるため、以下のとおり、段階的な整備を進めることが考えられる。



以下に、段階的整備の具体案を示す。

■段階的整備「(1) デジタルミュージアム整備」

- ・ 段階的整備の最初のステップとして、デジタルミュージアム(インターネット上)を先行して整備することで、現時点でも失われつつある貴重な「上越市鉄道遺産群の歴史の保存(アーカイブ化)」を先行して実施できる。
- ・ また、ネット上で情報を発信することで、最大の課題である“認知度不足・PR 不足”解決へいち早く取り組めると共に、施設整備に向けた前段階としての上越市民の意識醸成(幅広い認知と理解向上)につながる。
- ・ そして、構築したデジタルのシステムを併用することで「民間の力を活用した“自主収益化の確立”に向けた試み」「将来顧客の囲い込み(リスト構築)」「将来展示する鉄道コレクションの先行収集」に同時に取り組むことができる。



「デジタルミュージアム整備」インターネットサイト事例

① デジタル技術を活用してコレクションを楽しめる様にした事例

金沢ミュージアムプラス <https://kanazawa-mplus.jp/>



② NFT 技術(デジタル証明書)を活用したミュージアム事例【自主収益化】

NFT 鳴門美術館 <https://nftjp.org/>



③ 車両内部を立体的(バーチャル)に鑑賞可能にした事例(鉄道模型)

German Museum of Technology

<https://artsandculture.google.com/project/railway-models?hl=ja>



④ バーチャル空間で館内訪問・コレクション鑑賞を可能にした事例

おうちで体験！かはく VR -国立科学博物館 <https://www.kahaku.go.jp/VR/>



■段階的整備「(2) 上越市鉄道遺産群の保存」

・ 上越市鉄道遺産群の保存【歴史・ストーリー】

五智公園に静態保存されていた D51 形蒸気機関車 75 号機を移設し、動態化を先行して実施する。

・ 現扇形庫の耐震化(直江津機関区)【歴史・ストーリー】

1944（昭和 19）年に建設された現扇形庫は、レールによる柱や梁などの歴史的資産を損なうことなく、外郭に新たな躯体を構築して耐震化を行う。これにより、上越市鉄道遺産群ミュージアムを先行開設する。

・ 鉄道お宝ミュージアムの先行開設【持続性・自己収益化】

扇形庫にて鉄道お宝ミュージアムを先行開設し、ネットと融合させた展示を行う。

・ 体験型アクティビティの提供【持続性・自己収益化】

訪れる人々に体験型アクティビティを提供し、鉄道の歴史や文化に触れる機会を創出



【概算工事費の算出】

(1) デジタルミュージアム整備

(単位：万円)

項目	金額
上越市鉄道遺産群歴史調査費	800
上記アーカイブ化	800
発信・検索ポータルサイト構築	800
3D・AR等デジタルコンテンツ制作	800
展示解説等動画コンテンツ制作	800
ポータルサイト運用費（ランニング／年）	200
合計	4,200

※金沢市のデジタルミュージアム構築プロジェクトを参考

(2) 上越市鉄道遺産群の保存

(単位：万円)

項目	金額
D51 移設・動態化	9,900
扇形庫耐震補強設計監理関係費	880
扇形庫耐震補強・外装改修工事	46,475
合計	57,255

※一般的な耐震補強方式では 1944（昭和 19）年に作られたレールによる柱・梁等の歴史的価値を毀損することが考えられ、外郭に構築した新たな躯体により支える耐震補強を行う。

※耐震補強工事と同時に扇形庫の屋根・外壁等の改修も行う。

※工事金額は令和 6 年度後半の実勢価格より概算（消費税を含む）

(3) 上越市鉄道遺産群ミュージアム整備、直江津機関区アカデミー整備

(単位：万円)

項目	金額
設計監理関係費	16,951
建設工事費	185,383
展示関連費	14,300
合計	216,634

※工事金額は令和 6 年度後半の実勢価格より概算（消費税を含む）



【鉄道博物館整備による効果】

(1) 運営方法・体制

①運営方法

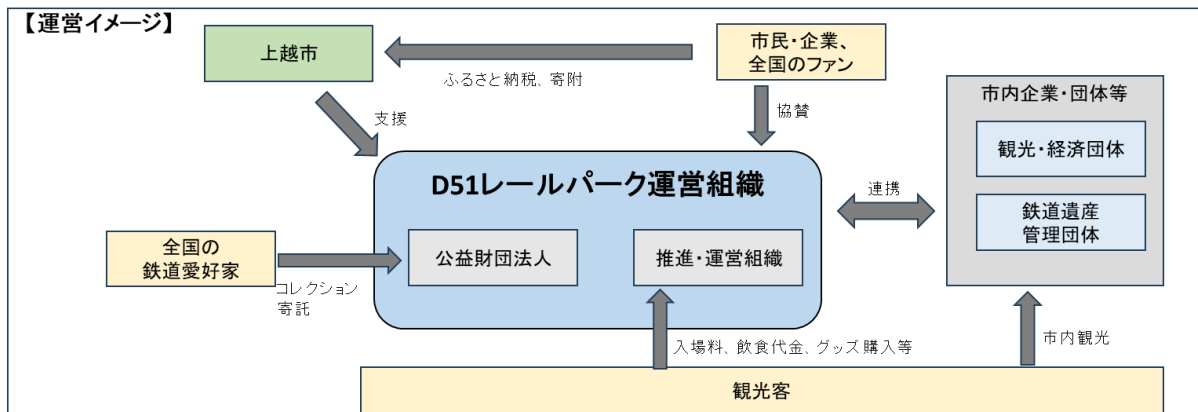
拡充整備後の直江津 D51 レールパーク（鉄道博物館）を上越市鉄道遺産群観光の拠点施設として運営していくためには、行政の関与は最小限にとどめ、民間の創意工夫をいかにすることが重要であると考えられる。

そのため、民間による運営組織を設置し、直江津 D51 レールパークの運営母体となって責任を明確化するとともに、持続可能な運営を可能とするために収益力のあるビジネスモデルを構築し、地域の観光・経済団体や住民と相互に知恵を出し合って波及効果を高められるような仕組みを目指す。

運営組織は、直江津 D51 レールパークの管理・運営のみならず、レールパークに付帯する飲食施設の経営や、上越市鉄道遺産群全体を統括する活動などを行うことで、上越市鉄道遺産群の観光を活性化し、各鉄道遺産や施設の維持管理に必要な収益基盤を構築する。

②組織体制

財産（建物や収蔵物）の管理は、新たに設立する財団法人が行い、資金や鉄道愛好家の個人コレクションを受け入れる。当初は一般財団法人として設立し、公益認定を目指す。公益財団法人とすることで、寄附する側（減税）、寄附を受ける側（非課税措置）の双方にメリットが生じる。施設の維持のための収益事業は、別の民間組織が行う。組織形態は、今後、さらに議論を重ねて、適切な体制を検討していく。



(2) 収支シミュレーション

鉄道博物館の整備を行った場合に提供するサービス（教育・体験・物販・飲食等）について、収支シミュレーションを行った。結果は以下のとおりである。

	項目	単価（円）	数量	年間（千円）	注
収入	入場料（大人）	1,000/回	18,750 人	18,750	1
	入場料（子ども）	700/回	26,250 人	18,375	2
	イベント券販売	3,000/回	1,000 人	3,000	3
	D51 運転台乗車	3,000/回	1,000 人	3,000	4
	電車運転体験	20,000/回	1,000 人	20,000	5
	寝台車宿泊体験	10,000/回	1,000 人	10,000	6
	ショップ販売	2,500,000/月	12 ヶ月	30,000	7
	撮影会など	500,000/回	24 回	12,000	8
	飲食売上	320,000/日	300 日	96,000	9
	ショーケース賃貸	60,000/年	100 区画	6,000	10
	展示スペース賃貸	50,000/回	20 回	1,000	11
	販売委託収入	1,000,000/月	12 ヶ月	12,000	12
	収入計			230,125	
支出	人件費			55,000	13
	イベント外注費			2,400	14
	物品仕入れ			24,000	15
	販売委託手数料			8,400	16
	飲食外注			76,800	17
	維持管理費			36,000	18
	展示車両償却費			3,000	19
	支出計			205,600	
収支				24,525	

(注)

1. 直江津 D51 レールパーク入場者数実績を営業日数の増加（80 日→300 日）に比例して増加
2. 直江津 D51 レールパーク入場者数実績を営業日数の増加（80 日→300 日）に比例して増加
3. 他の同種施設の事例を元に単価を設定
4. 他の同種施設の事例を元に単価を設定
5. 他の同種施設の事例を元に単価を設定



6. 他の同種施設の事例を元に単価を設定
7. 直江津 D51 レールパークでの通常売上実績（1 日 10 万円・イベント開催時は 50 万円以上）を元に算出
8. 他の同種施設の事例を元に単価を設定
9. 飲食のみの利用も可。1 日あたり 2,000 円/人（周辺観光地相場）×80 席（郊外型チェーン店カフェの一般的な席数）×2 回転で算出
10. 全国の鉄道愛好家の個人コレクションを預かって展示
11. イベントスペース賃貸（会議室としての使用も可）
12. 鉄道愛好家の個人コレクション、売却希望者の販売代行
13. 館長（約 700 万円）・専任学芸員／教育担当（約 500 万円×3 人）・事務・運営スタッフ（約 400 万円×2 人）・体験プログラム担当（約 450 万円×2 人）・施設管理／セキュリティ担当（約 350 万円）・福利厚生・各種諸経費
14. イベント開催時の臨時スタッフや各種機器のレンタル料
15. 物販に関わる仕入れ費
16. 鉄道愛好家の個人コレクション販売手数料
17. 飲食部分の運営を外注で委託した場合
18. 施設等に関わる各種維持管理費
19. 償却費など（民間ですべて運営する場合）。

(3) 経済波及効果の試算

鉄道博物館整備による経済波及効果は、新潟県観光消費分析ツールを用いて、以下の前提条件で算出した。

（前提条件）

- ・ 直江津 D51 レールパーク年間入場者数実績に基づき、年間を通じての終日営業への切り替え、今回の拡充整備に伴う展示内容の充実、水族博物館うみがたりとのセット観光推進（シャトルバス接続・ペアチケット販売）、柔軟な運営形態を取り入れることによる訴求力を持ったミュージアム運営への期待から、目標入場者数を年間 10 万人と設定
- ・ 直江津 D51 レールパークの実績に基づき、日帰り客と宿泊客の割合は各 5 割と想定

（試算結果）

- ・ 直接効果 134.35 億円（10 年間累計）
 - ・ 1 次間接波及効果 44.97 億円（同上）
 - ・ 2 次間接波及効果 24.50 億円（同上）
- 合計 203.82 億円



(4) 期待される効果（定性的効果）

鉄道博物館整備により、以下の効果がもたらされることが期待される。

○地域の知名度向上

鉄道博物館が観光名所として注目されることで、地域の知名度が向上し、他の観光資源への波及効果が期待される。

○地域の誇りの醸成

鉄道の歴史や文化を紹介する場として、地元の歴史的価値を再認識し、地域住民の誇りを育むきっかけとなる。

○次世代教育

各種展示や体験型プログラムの提供により、地域の子どもたちや若者への教育の機会が創出される。

○技術や歴史の継承

過去の鉄道技術や歴史を保存・展示することで、それらを次世代に伝える役割を果たす。

○研究の促進

上越市の鉄道に関する学術的な研究や資料の収集・保存が進み、学術的な貢献が期待される。



参考資料参考文献等

本業務における上越市の鉄道の歴史の整理にあたっては、以下の文献を参考とした。

- ・ 鈴木勇一郎「国鉄史」（講談社、2023 年）
- ・ 石井幸孝『国鉄「日本最大の企業」の栄光と崩壊』（中公新書、2022 年）
- ・ 鉄道博物館学芸部編「鉄道博物館第 4 回企画展 図録 雪にいでむ」（鉄道博物館（財団法人東日本鉄道文化財団）、2009 年）
- ・ 鉄道博物館学芸部編「鉄道博物館企画展 日本海縦貫線 100 年展～知られざる大動脈～」（鉄道博物館（財団法人東日本鉄道文化財団）、2024 年）
- ・ 鉄道友の会新潟支部編「新潟の鉄道 あの日の思い出」（新潟日報事業社、2014 年）
- ・ 「歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR NO. 11 信越本線」（朝日新聞出版、2009 年）
- ・ 「歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR NO. 13 北陸本線」（朝日新聞出版、2009 年）
- ・ 「歴史でめぐる鉄道全路線 公営鉄道・私鉄 NO. 19 富山地方鉄道・富山ライトレール・万葉線・黒部峡谷鉄道・北越急行」（朝日新聞出版、2011 年）
- ・ 平野勝也・加藤優平「戦前の鉄道における駅等級制度とその運用」（土木学会論文集 D2（土木史）vol. 75、2019 年）
- ・ 伊藤丈志『『鉄道の町』の記憶 28 信越本線直江津駅界限』（鉄道ジャーナル 2011 年 11 月号）
- ・ 松本典久「軽便鉄道入門」（天夢人、2023 年）
- ・ いのうえ・こーいち「頸城鉄道」（メディアパル、2020 年）
- ・ 梅村正明「頸城鉄道」（ネコ・パブリッシング、2006 年）
- ・ 瀬古龍雄「新潟地方の鉄道除雪車」（鉄道ピクトリアル 2009 年 2 月号）
- ・ 「信越本線の 100 年：新潟と長野を結ぶ 211 キロのドキュメントの 100 年」（郷土出版社、1999 年）
- ・ 小菅正吉「消えゆく扇の庫」（1975 年）
- ・ 山口修「前島密」（吉川弘文館、1990 年）



上越市鉄道遺産群活用基本計画

令和 7 年 7 月策定

発 行 上越市

編 集 上越市文化観光部魅力創造課

〒943-8601

上越市木田 1-1-3

TEL 025-520-5739

FAX 025-520-5853

