

# 北陸新幹線敦賀開業の受け皿となる 国道8号道路空間整備について

～公共空間を活用した賑わいのあるまちづくりを目指して～

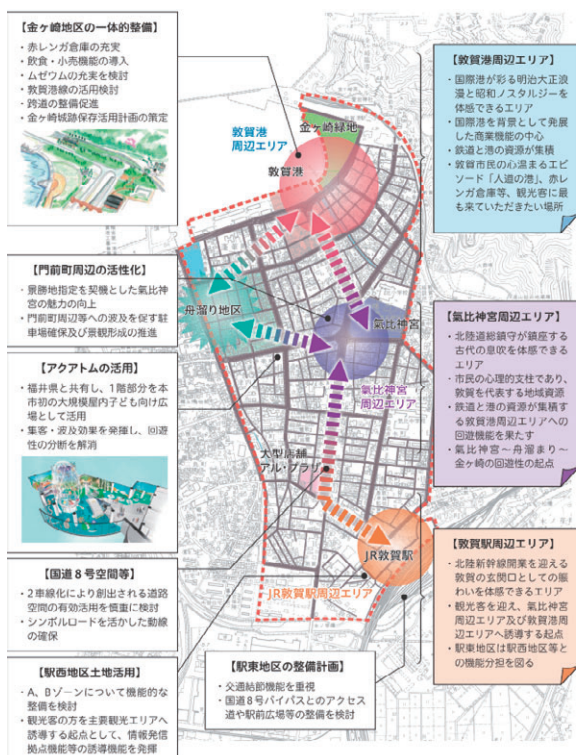
敦賀市 都市整備部 都市政策課

## 1. はじめに

敦賀市は古くから大陸との交易港や北前船の寄港地として栄え、フェリー定期航路やコンテナ船航路が開設されている敦賀港をはじめ、京阪神及び中京方面の大都市地域や丹後・山陰地域と北陸地域を結ぶ鉄道網、北陸自動車道や舞鶴若狭自動車道といった広域道路網が整備されるなど日本海側の交通の要衝として古くから発展してきました。

また、2023年春には北陸新幹線が敦賀まで開業予定であり、現在は開業を約3年後に控え、新幹線開連のハード整備もさることながら、開業後の受け皿づくりとして、JR敦賀駅周辺エリアと年間70万人以上の観光客が訪れる氣比神宮周辺エリア、往時の魅力を体感できる金ヶ崎周辺エリアを結ぶ中心市街地において、さらなる魅力向上を図るため、官民一体となって、まちづくりに取り組んでいます。

本稿は、敦賀駅周辺エリアから氣比神宮周辺エリアを結ぶ主動線である、一般国道8号での賑わいづくりに寄与する道路空間再編に向けての取り組みや整備に向けてのポイント、今後の展開などについて紹介するものです。

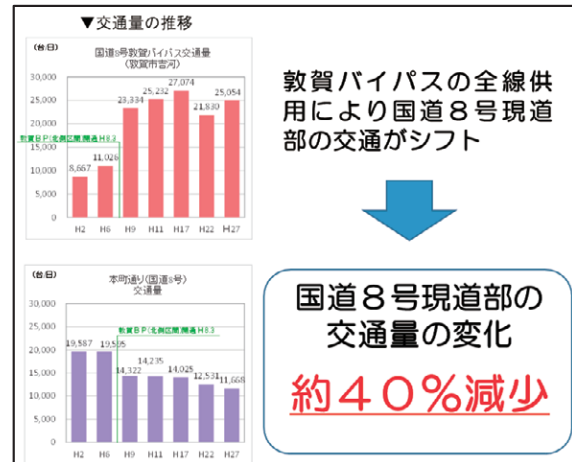


## 2. 国道8号道路空間整備事業について



図-1 位置図

### 交通量の推移



### (1) 背景

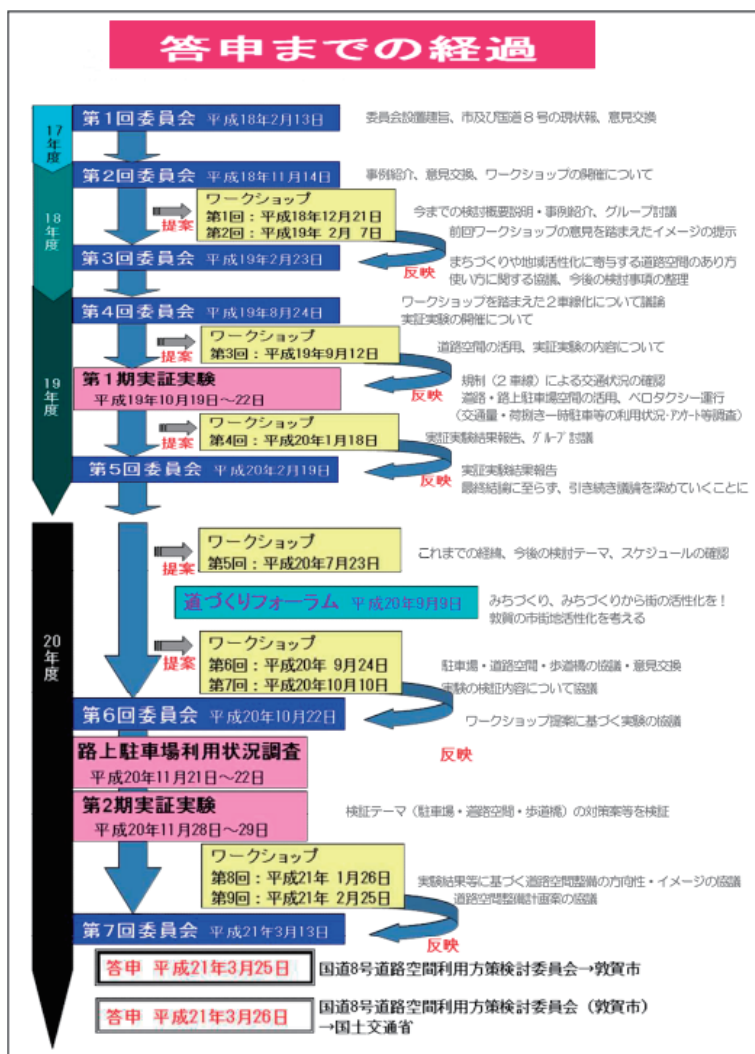
一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路で、敦賀市においては市北部から中心市街地を通り、滋賀県境とを結ぶ幹線道路として位置付けられています。そのような中、平成20年11月には市内中心部の交通混雑の緩和や沿道騒音の改善などを目的に整備された敦賀バイパスが全線供用開始されました。また、それに伴い、中心市街地を通る国道8号の現道区間の将来的な役割の変化を踏まえ、本町区間(国道8号白銀交差点～元町交差点)の約900m(図-1)を対象に、中心市街地活性化等に寄与する道路空間の再編、公共空間を活用した賑わいづくりについて検討することになりました。

### (2) これまでの経緯

道路空間の活用にあたっては、道路管理者である国土交通省が主体となり、平成17年度から平成19年度にかけて、「国道8号道路空間利用方策検討委員会」を設置し、検討委員会やワークショップなどを開催しながら、まちづくりや地域活性化に寄与する道路空間のあり方について検討を重ねてきましたが、最終結論まで至らず、平成20年度からは敦賀市が主体となり、引き続き議論を深めていくことになりました。そして、平成21年3月25日に検討委員会から「多目的用途に利活用が可能な空間の創出」や「交差点のコンパクト化による歩行者空間の拡大」など道路空間の活用方針を示した答申が敦賀市長に提出されました。その後、道路空間整備に向けて、沿線の商店街などと歩行者空間や荷捌きスペースの配置等について協議を行ってきました。しかし、従前からある全国的にも珍しい直角荷捌きスペース(路上駐車場の台数)減少の懸念から、2車線化計画について合意形成がなかなか得られず、時間を要することになりましたが、長年にわたる課題解決に向けた話し合いや、先述の北陸新幹線敦賀開業が一つの契機となり、現状の荷捌きスペースを維持し2車線化することで、道路空間整備の実施について合意形成を得ることができました。



併せて、平成19年度と平成20年度には、道路や荷捌き場を利用したオープンカフェやキッズスペースの設置、交差点のコンパクト化や荷捌きスペースにおける駐車方式の変更など、整備後の賑わい創出や公共空間の利活用を考えた社会実験も行ってきました。



ワークショップの様子



交差点コンパクト化の社会実験



荷捌きスペースを活用した社会実験

### (3) 道路空間の整備に向けて

#### (ア) ワークショップの開催

国道8号道路空間整備の実施について、平成29年度に地元の合意形成を得ることができたことから、検討委員会の答申をベースに、地元住民と使いやすい道路空間を目指してワークショップを行いました。

#### (イ) ワークショップで導き出された意見

- ①統一感のある色彩や緑化による空間整備
- ②現状の荷捌きスペースの配置変更や集約、バス停の統合による公共空間の創出
- ③インスタ映えする写真撮影スポットの整備
- ④オープンカフェや路上ライブ、飲食販売等が可能なオープンスペースの設置
- ⑤氣比神宮例大祭での山車巡行や神輿渡御に影響のない交差点計画



ワークショップの様子

#### (ウ) パブリックコメントの実施

地元住民と意見交換を重ねて作成した素案は、検討委員会が示した答申から一部変更が生じていることや、当初の検討開始から年数が経過していることなどから、市民全般を対象に、素案についてパブリックコメントを実施しました。

「本事業で特に期待することは何か」との問いに対して、図-2のとおり「空間を活用した賑わい創出」、「商店街の活性化」が約6割あり、また、「公共空間の活用について」意見を聴いたところ、図-3のとおり「一緒にまちを盛り上げたい」、「イベント等を計画したい」と回答した人が約7割弱あったことから、公共空間を活用した賑わいづくりや中心市街地の活性化に期待する市民が多いことが見受けられます。一方で、地方都市が故に車社会となっており、車線数が4車線から2車線に減少することで道路の渋滞や防災対策を懸念する意見もありました。

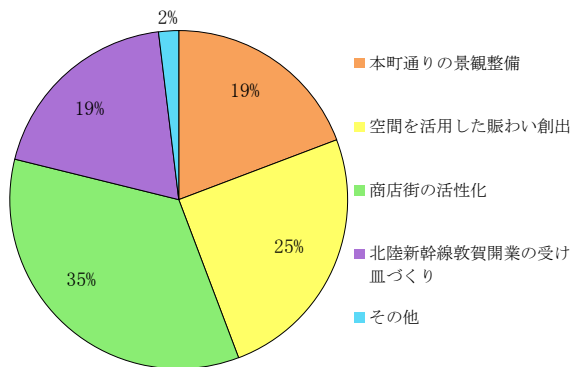


図-2 本事業で特に期待すること

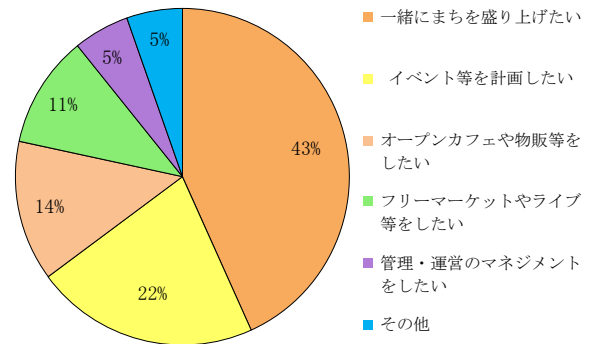


図-3 公共空間の活用についての意見

#### (4) 道路空間整備の内容

国道8号道路空間整備は、「敦賀駅から氣比神宮、敦賀港周辺エリアへ向かう主動線でまちの賑わいを楽しみながら回遊できる歩行空間の創出」をコンセプトに、車道を4車線から2車線に変更することで新たに生まれる公共空間の整備や、各交差点のコンパクト化により、これから迎える超高齢化社会における歩行者等の安全性を高めることを目的に整備を行うものです。

今回の整備にあたっては地元住民とのワークショップにより作成した素案を基に、パブリックコメントや氣比神宮例大祭関係者の意見、道路管理者である国土交通省、福井県公安委員会等との協議事項を整理し、整備内容を決定しました。整理した主なポイント及び計画断面(図-4)は以下のとおりです。



### 【車道幅員】

車線数は片側2車線から1車線に変更。幅員は4.5m狭まり17mから12.5m。

### 【歩道幅員】

アーケード下の歩道は現状どおり。新たにできる歩行空間は現状から2.25m拡がり6.75m。

### 【公共空間】

オープンカフェや路上ライブ、飲食販売等が可能な大きなオープンスペースを気比神宮交差点、本町横断歩道橋撤去跡地、白銀交差点付近に配置。

### 【荷捌きスペース】

現状の台数は維持し、配置を部分的に変更。幅員は2.25m拡がり6.75m。

### 【横断歩道橋】

歩行空間の拡大により横断距離が短くなるため撤去し、公共空間を創出。

### 【バス停・タクシー専用乗降場】

直近にあるバス停を集約し、公共空間などを創出。大型商業施設前にタクシー専用乗降場を新設。

### 【自転車通行環境】

道路空間再編により生まれる幅広路肩を利用し、矢羽根マークによる自転車走行位置の路面標示を整備。

### 【氣比神宮交差点】

氣比神宮大鳥居の眺望や景観が阻害されず、また、氣比神宮例大祭の伝承行事の実施にも配慮して信号機や照明灯を配置。

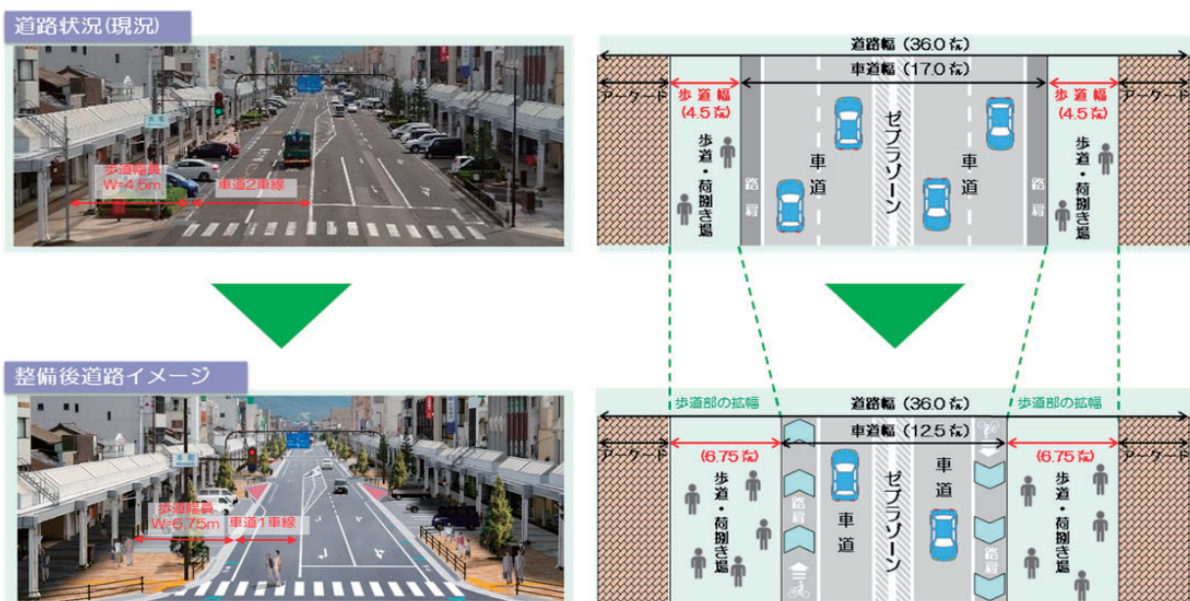


図-4 計画断面

### 3. 将来を見据えた道路空間の再編

紆余曲折ありましたが、全国的にも珍しい直轄国道の道路空間再整備(4車線から2車線に)により、人々が交流できるエリアは整います。

これまで道路は、延伸・拡幅が既定路線であったように感じます。近年、人と公共交通を優先したまちづくりが広がりを見せており、高齢者が高齢化する超高齢化社会を迎えていくにあたり、状況によっては、延伸・拡幅の考え方も見直す局面にきていると感じます。利便性を高めるために広げていた道路も、歩行速度が遅くなった高齢者には、道路を渡るのが難儀となり、これからはコミュニティを分断する存在になっていく可能性もあります。地域の事情に応じて、道路の一部を街中のオープンスペースとして活用することにより、交通弱者の交通対策や老若男女問わず人々の輝ける場所の提供が可能となります。



本町1丁目側 現況



本町2丁目側 現況



本町1丁目側 完成イメージ



本町2丁目側 完成イメージ

### 4. 今後の展望

人は、自宅敷地を出れば、必ず何らかの道を使います。道は人が行き交う場所であり、人と人をつなぐ空間でもあります。近年は、SNSでインターネットを介して人間関係を構築できるWebサービスが発達していますが、ここでは、あらためてフェイス・トゥ・フェイスのソーシャル(社会的な)ネットワーキング(繋がり)が提供される空間を目指します。

そのため、日常使いの中で、沿線の商店街や道路を行き交う人々の交流が生まれる空間となるよう、それらをコーディネートする者、利活用するプレイヤーの発掘・育成、各種申請窓口の一元化、空き店舗・

空き家の解消等に向けた方策を実施していかなければならず、これからがいよいよ本気のまちづくりのスタートです。

## 5. おわりに

最後になりましたが、当初の構想から約10年の歳月を経て、北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくりに寄与する本事業が着手できることになりましたのも関係協議や財源確保にご尽力頂いた国土交通省の各担当部局、実施主体の福井河川国道事務所をはじめ、福井県公安委員会、交通事業者、そして地元商店街や氣比神宮例大祭の関係団体など多くの皆様のご支援、ご協力をいただいた賜物と、この場をお借りして心から深く感謝申し上げます。