

# 敦賀空間再整備の取り組みについて

西川 洋亮<sup>1</sup>・田中 幹<sup>2</sup>

<sup>1</sup>近畿地方整備局 福井河川国道事務所 敦賀国道維持出張所（〒914-0057福井県福井市開町3-28-1）

<sup>2</sup>近畿地方整備局 福井河川国道事務所 工務第二課（〒918-8015福井県福井市花堂南2-14-7）

敦賀空間再整備事業とは、敦賀バイパスの供用に伴う自動車交通の転換を受け、国道8号元町交差点～白銀交差点区間では4車線から2車線へ変更するとともに、歩行者の安全性を高めるため各交差点のコンパクト化を行い、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賑わいを楽しみながら回遊できる歩行空間を創出していくものである。

本稿は、地域の賑わいを創出するために必要な事項を整理するとともに、賑わいを軌道にのせていくための前段階のハード整備及びソフト対策について報告するものである。

キーワード 地域活性化、まちづくり、交通安全、住民参加

## 1. はじめに

福井県南西部に位置する敦賀市は福井県嶺南地方を代表する都市である（図-1）。市中は国道8号及び北陸自動車道が南北に縦貫し、JR敦賀駅には北陸本線・湖西線・小浜線が乗り入れており、中京・関西地方と北陸地方を連絡する重要な結節点であるとともに北陸地方への玄関口となる。また、敦賀港は重要港湾に指定されており、2019年11月に豪華クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」が寄港した際は活気に包まれた。2023年には北陸新幹線の敦賀延伸を控えており、さらなる活性化が期待される。



図-1 福井県敦賀市位置図

## 2. 敦賀空間再整備事業

敦賀市中を縦貫する国道8号の元町交差点～白銀交差点間は本町通りと呼ばれ、敦賀駅から北陸道総鎮守である氣比神宮を連絡する都心区間であり、沿線には商店街が立ち並んでいる（写真-1）。当該区間は4車線区間となっているが、敦賀バイパスの供用に伴い自動車交通が転換し、交通量が減少した。

これを受けて、4車線から2車線へのハード整備を行うとともに、歩行者の安全を高めるために各交差点のコンパクト化を行う事で、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賑わいを創出することとした。

この事業は、国により国道8号の4車線から2車線化及び交差点のコンパクト化の整備を行い、敦賀市は生み出された歩行空間の美化など歩行者が周遊しやすい空間を創出し、商店街・地元の方々と協働して賑わいをつくるなど、国・敦賀市が協働して進めていくものである。



写真-1 本町通り（本町交差点から撮影）

### 3. 事業化への経緯

本事業は敦賀バイパスの2008年全線開通により国道8号の交通量が転換されることを踏まえ、敦賀市中心市街地活性化に寄与する道路空間の活用について2005年から検討を開始した。

2005年から2007年までの3カ年に渡り、福井河川国道事務所を主体とした5回の委員会と4回のワークショップを開催しながら検討を行った。2008年度より敦賀市が主体となり、ワークショップを開催し委員会へ提案を行っている。当初は、商店街の荷さばきスペースの減少や4車線を2車線に減らすという事業の特異性から地元住民に受け入れられず同意を得ることができなかった。ワークショップや地元意見交換会を開催していくなかで、事業後も荷さばきスペースを同数程度確保する計画とし、地元の意見を尊重した空間整備計画とすることとした（写真-2）。

福井河川国道事務所は地元合意を得た形状での調査設計を実施し、2019年9月8日の着工式を経て、工事を開始した（写真-3）。



写真-2 ワークショップ開催の様子



写真-3 『国道8号敦賀空間再整備』着工式

### 4. 現状と課題

#### a)交差点の現状

敦賀空間整備の事業範囲にある元町交差点～白銀交差点間では死傷事故率100件/億台キロを超えており、歩行者・自転車が関係する事故が福井県内では多い傾向にある。特に本町2丁目交差点及び白銀交差点の死傷事故率は福井県内ワースト1位であり、事故対策が求められている（図-2、図-3）。

事故率の高い要因としては、当該区間の単路部では走行速度が一定ではなく、無理な追い越しや急な車線変更の危険が潜在していること、交差点部では停止線間距離や右左折距離が長いこと、右左折時の走行速度が速く右左折事故や歩行者事故が発生していることが挙げられる。そのため、本事業での車線の減少と、交差点のコンパクト化を実施することにより、見通し範囲の拡大や歩行空間の拡幅による歩行者・自転車事故等の防止を図ることとした。



図-2 敦賀空間整備区間の交差点位置図

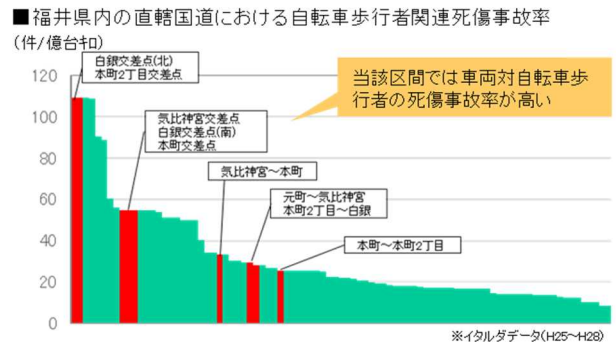


図-3 福井県内の直轄国道における自転車歩行者関連死傷事故率



b) 商店街の現状

事業エリアとなる本町通り沿線には商店街がたちならんでいる。商店街は商品の搬入や荷さばきスペース、客の歩行空間として、国道8号及びその歩道を利用しており、本事業の工事規制による商店街の営業への影響が懸念された。

対策として、工事エリアを14エリアに分割し、各エリアにステップを設けてすべての荷さばき場を封鎖しないよう工事範囲を配慮した。工程上致し方なく荷さばきスペースを大きく制限する必要があった場合は、地元説明会を開催し、地元の方へ説明した上で2～3台が使える程度の荷さばきスペースを解放しながら施工を行った。また、工事が一段落したエリアについては一時的に解放し、荷さばきスペースとして活用することとした。

工事期間中にも商店の営業は継続されるため、施工エリア内への誤進入や、自転車・歩行者と重機の接触事故の危険があった。これらの対策として、施工エリア付近では歩行スペースにグリーンマットを敷き施工エリアへの誤進入を防止するとともに、重機には見張り員を配置または施工エリア付近の交差点には交通誘導員を配置することで事故を防止した（写真-4、写真-5）。



写真-4 歩行エリアを示すグリーンマット



写真-5 重機と見張り員

c) 敦賀市の観光の現状

敦賀市は福井県の南西部に位置し、中京・関西地方から北陸地方への玄関口である。今後、2023年春に北陸新幹線が金沢から敦賀まで延伸される予定であり、関東・北信越地方からの観光客の増加も期待されている。

事業エリアとなる本町通りは敦賀駅から徒歩10分に位置し、敦賀駅から氣比神宮を通り人道の港ムゼウム等を要する敦賀港湾エリアへ向かう重要な主動線の一部である。

しかしながら、地元商店街からも「駅前から本町を通じて氣比神宮に至るまで道路幅がただ広いだけで、かえって寂しい感じがする」という声があるように本町通りは賑わい空間としては魅力を存分に発揮できていないのが現状である（写真-6）。

そのため、本事業にて歩行者空間を拡幅すると共に生まれた空間で地元主催のイベントやオープンカフェ等の賑わいを創出する企画を後押しすることが必要である（図-4）。



写真-6 商店街の現状



図-4 空間利用のイメージ

5. 歩行空間の活用

(1)道路空間の再配分

本事業の最大の特徴として、4車線道路を2車線に減少し、歩道を拡幅することが挙げられる。敦賀バイパスの開通による交通量の転換や当該区間の事故率減少を目的としたものであることは前述したとおりだが、本事業により新たに創出された空間は歩行者空間になると共にイベントスペースとして活用を期待する（図-5）。

着手前

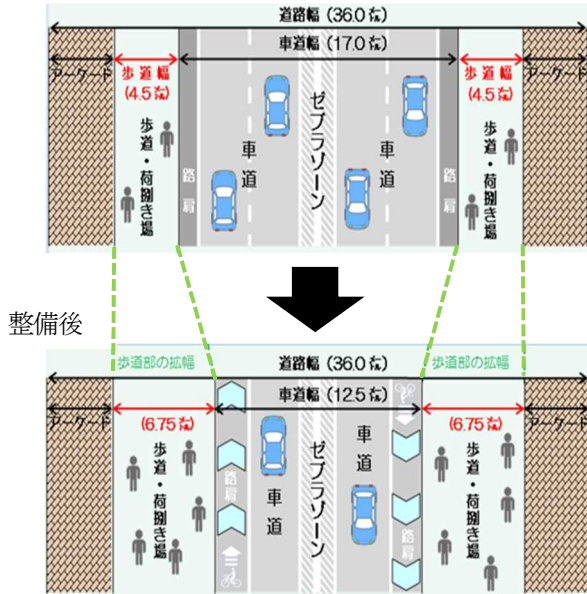


図-5 敦賀空間整備事業による歩行空間の創出

(2)歩行空間の環境改善

当該箇所は、交通バリアフリー重点整備地区に位置付けられているため、歩行空間の環境の改善が求められる。そのため、歩道面に生じる勾配を少なくする歩道の形式は、セミフラット形式(縁石は歩道面より高く、歩道面の高さは5cm)を基本とし、車いす等の通行を考慮した計画とした（図-6）。

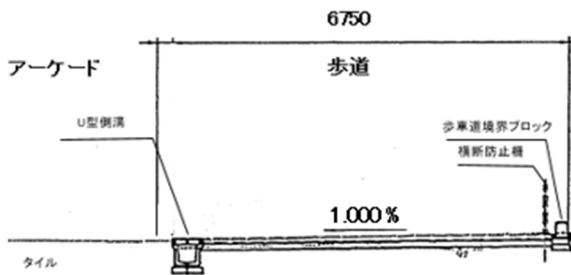


図-6 歩道部横断面

(3)歩行空間を活用した地域活性化の取り組み

創出された歩行空間は、空き店舗の有効活用やオープンスペースを活用したイベント開催などにより歩行者が集いやすい空間として利用される。しかし、継続的なイベント開催やオープンカフェの運営は地元商店街をはじめ、まちづくり会社や民間団体等と連携し、市や国等の行政が協力していくことが重要である。歩行空間を創出して完了ではなく、賑わいスペースとして活用してもらうため、地元を巻き込んだムーブメントを起こすことが必要である。

(4)氣比神宮例大祭を考慮した空間整備

本町通りのランドマークとして北陸道総鎮守の氣比神宮がある。地元商店街は氣比神宮と密接に関わっており、毎年9月に開催される氣比神宮例大祭では国道8号沿線に露店が並び商店街は活気に包まれる。また、例大祭では国道8号上をいくつもの神輿が練り歩き、各町を代表する山車が運行される（写真-7）。

神輿、山車共に氣比神宮前の交差点に集まり交差点内で大立ち回りを見せ、氣比神宮へ入社して行くのだが、空間整備事業により氣比神宮交差点をコンパクト化すると歩車道境界の柵が障害となり地元の伝統行事の支障となる可能性があった。

この対策として、県警とも何度も協議を重ね、歩車道境界柵を取り外し可能な物とし、歩車道間の段差を可能な限り小さくする工夫を行い、安全性を高めた。



写真-7 氣比例大祭

(5)景観整備への配慮

景観整備については、本町通りの一体的な景観づくりに配慮し、地元関係者と議論を重ねてきた。周辺景観にあったインターロッキング等の配置・配色、美装化や植栽・ベンチ等の設置を行う。



## 6. 工事の進捗状況

### (1) 工事の状況

国が行う工事は、元町交差点～白銀交差点の区間約0.9kmで歩道整備及び車道舗装等を行う（図-7）。工事範囲は東側と西側に分かれている。敦賀駅及び気比神宮がある東側の施工を先行して行い、東側の施工が完了次第、西側の施工に移る計画とした。

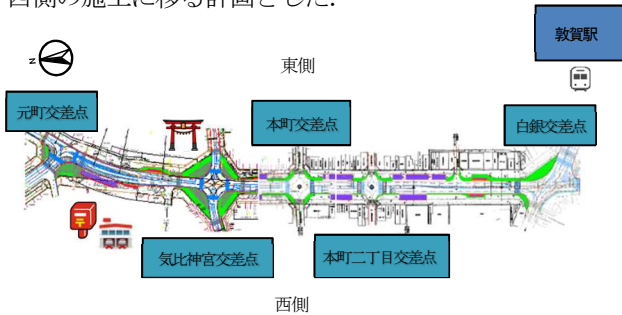


図-7 事業平面図

### (2) 工事の課題

#### a) 占用物件の移設・撤去

本事業区間は無電柱化(済)区間であり、国道8号の歩道部には電線共同溝の地上機器やマンホールが多数存在した。また、埋設管には商店街の各店舗へつながる通信管や信号を操作する信号管も複数埋設されていた。他にもポストや標識、モニュメントやベンチ等の占用物件が複数あり、占用業者との調整が必要であった。

本事業の詳細設計段階において、現地における全ての占用物件を調査し、各々の占用業者毎の一覧表にまとめた。また、工事計画と合わせ占用物件の撤去・移設等の要否をとりまとめ、各占用業者と調整した。

占用物件を撤去・移設する際には、各占用業者と本工事との施工エリアやスケジュールの調整が必要となる。本事業に関係する占用業者は多く、占用業者間の調整も必要であった。そのため、工事着工前の2019年8月26日に全占用業者との合同調整会議を開催した（写真-8）。すべての占用業者と一度に調整会議をすることで、各占用業者へ工事工程や撤去・移設の希望時期を共有することができた。



写真-8 占用業者合同調整会議

#### b) 埋設管損傷事故の防止対策

工事にあたり、前述のとおり多くの埋設管が工事の支障となった。また、埋設管と同時に雨水排水溝も埋設されており、これらを損傷することは付近の住民の生活に大きな影響を与えるため、慎重に工事を進める必要があった。

工事の際は施工前にマンホールから配線の位置を確認し、電磁探査機により埋設管の位置や深さを推測した。また、複数の埋設管が埋設されていることから、機械による掘削ではなく、手掘りによる先掘調査を徹底し工事事故防止に努めた（写真-9）。



写真-9 埋設管調査

#### c) 横断歩道橋及び門型標識の撤去

当該区間内、本町交差点には横断歩道橋が架橋されている。本事業により交差点がコンパクト化され横断距離が短くなること、本橋が老朽化していることから警察・地元等と協議し、撤去することとした。また、本町交差点～白銀交差点間には道路を横断する門型標識が設置されており、この標識についても、車線減少により撤去することとした。

撤去の際は、気比神宮交差点～白銀交差点を夜間一時通行止めとし、大型クレーンを用いて撤去した。当該区間は交通の要所であり、夜間時も大型車の通行があることから、事前に通行止めの広報を行い、通行止めの周知に努めた（写真-10）。



写真-10 歩道橋撤去

d)関係機関現場確認・定例会議

本工事は国の施工が完了次第、市がインターロッキングによる歩道の美装化やモニュメント・ベンチの設置等の景観整備工事を行う。また、同じ施工範囲エリア内で、信号機の移設工事も行われるため、関係工事間での密な調整が必要である。

そのため、関係する機関・工事業者が集まり懸案事項や近況報告を行う敦賀空間再整備定例会議を開催した。定例会議は毎月最終木曜日に開催している。定例会議を開催することで、工事の課題を共有する他にも、地元から寄せられた意見や要望を関係者が共有することができ、地元の声を反映した工事工程や工法を選択することが可能となった。

定例会議での情報共有のみで相手方の意図が伝わりにくい場合は、現地立ち会いによる調整を実施している。特に最終的な歩行者空間の美装化を担当する敦賀市とは、歩道拡幅段階で綿密な調整が必要であり、後の手戻りを防ぐため、定例会議を通じた関係機関調整と現地立ち会いを織り交ぜることで、互いの理解を深めている。

(写真-11) .

本事業は支障となる占用物件が多いことから占用物件の移設・撤去による工事工程の再検討や調整が頻発することが課題であった。そのため、定例会議の他に、より現場の調整を密にするため、小さい規模で開催する現場会議も必要に応じて開催することとした。この会議では、各工事業者間の調整を主な目的としており、現場の進捗状況をより高頻度で共有することで、各業者が施工に入れる時期を予測しやすくし、材料発注や作業員の手配等を考慮しやすくしている。



写真-11 現場確認の様子

7. 歩行者利便増進道路

本事業により本町通りは歩行者空間が拡幅され、イベントやオープンカフェ・ケータリングカー等を展開するスペースが増大することから、地元住民を巻き込んだソフト面の支援が必要不可欠である。しかし道路上への物件の設置は、特定人による排他的な使用となる要素があり、道路の活用に当たっては、公共的な要素等を判断基準としていることから、現状のままでは当該エリアで地元主体の賑わいを創出することができない。

今国会で改正された道路法に基づく「歩行者利便増進道路」制度の活用を検討している。これにより、新たに創出された歩行者空間を従来より容易に利用することが可能となり、地元や商店街を主体としたイベント等の開催による賑わい空間のが形成されることが期待できる。

8. 今後の課題

本事業により歩行者空間が拡幅されて、地元の賑わい空間のために活用される。しかし、今後、当該エリアでイベントやオープンカフェ等が展開されるには、これらの利活用者が増えることを促す必要である。さらに利活用者の主体が地元全体に広がるよう行政が支援していくことが大切であり、今後の課題である。

また、新たな占用形態での道路管理やハード整備における事故対策効果の評価等、今後も継続して当該区間に注視していく必要がある。

これらの課題に対して、行政及び地元ともに一体となって、敦賀の賑わいにつながるよう向き合っていかなければならない。

9. おわりに

福井県敦賀市は北陸新幹線敦賀延伸を控え観光客の増加を目指す大きな成長期にある。敦賀の観光動線である敦賀駅から敦賀港湾へのルート上に位置する本事業は今後の敦賀の発展に大きく寄与するものと期待している。

本事業は空間を創出するハード整備と共に、ソフト面における市民への支援が必要である。また、賑わいづくりのための仕掛けが重要であり、イベント等の開催も一過性となることがないように、市民主導でまちづくりに参加してもらうことが不可欠である。

今後も工事を鋭意進めていき、工事完成後は地元住民を巻き込み連携・協力しながら賑わい空間を創出できるよう取り組んでいきたい。