

第1回 北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための 国道8号及び沿道の利活用検討WG

日 時：令和7年7月29日（火）16:00～17:00

場 所：福井県嶺南振興局

敦賀土木事務所 3階 大会議室

議事次第

1. 開 会
2. 開会挨拶
3. 委員紹介
4. 設立趣旨・規約
5. 議 題
 - (1) 現状と課題
 - (2) 今後の進め方
6. 閉 会

北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための
国道8号及び沿道の利活用検討WG 規約（案）

（名称）

第1条 本WGは、北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための国道8号及び沿道の利活用検討WG（以下「国道8号WG」という。）と称する。

（目的）

第2条 敦賀商工会議所・福井県・敦賀市による「敦賀まちづくり協議会」において、新幹線開業後のまちづくり推進方策をとりまとめた「敦賀まちづくりアクションプログラム」のプロジェクト実行のために、国道8号及び沿道の課題解決、利活用策を検討することを目的とする。

（組織）

第3条 国道8号WGの委員は別紙のとおり構成する。なお、委員長は必要に応じ、委員以外のものを国道8号WGに出席させることができる。

（事務局）

第4条 国道8号WGの事務局は、別紙のとおり構成する。

（その他）

第5条 この規約に定めのない事項または疑義が生じた事項については、必要に応じて協議の上、対応するものとする。

附 則

この規約は、令和 年 月 日から施行する。

別紙

国道8号WG 委員名簿

No.	団体名	役職名	氏名	備考
1	福井大学学術研究院工学系部門	教授	川本 義海	委員長
2	国土交通省福井河川国道事務所	所長	野村 文彦	
3	福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局 交通まちづくり課	課長	中出 博行	
4	福井県土木部道路建設課	課長	伊戸 康清	
5	福井県嶺南振興局敦賀土木事務所	所長	久野 茂嗣	
6	敦賀市まちづくり観光部	部長	小川 明	
7	敦賀市建設部	部長	戸嶋 吉昭	
8	敦賀商工会議所	常務理事	伊藤 敬一	

【事務局】

	国土交通省福井河川国道事務所計画課		
	国土交通省福井河川国道事務所道路管理課		
	国土交通省福井河川国道事務所敦賀国道維持出張所		
	福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局 交通まちづくり課		
	福井県土木部道路建設課		
	敦賀市まちづくり観光部まちづくり推進課		



北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための 国道8号及び沿道の利活用検討WG

< 設立趣旨 >

令和7年7月29日

1. 背景

- 敦賀駅から氣比神宮、金ヶ崎エリアに至るまでの来訪者の回遊性の更なる向上など、**来訪者の受入環境の課題が浮き彫り**。
- 敦賀商工会議所・福井県・敦賀市による「敦賀まちづくり協議会」において、新幹線開業後のまちづくり推進方策を取りまとめた「**敦賀まちづくりアクションプログラム**」を令和7年1月に策定し、「**氣比の杜整備構想**」の実現や旧敦賀港線の廃線敷地の活用など、敦賀駅を起点とした「**まちづくり**」と「**観光**」を連結させ、更には**嶺南地域をはじめ広域交流の拠点となる整備を推進し、地方創生を実現していくこと**としている。

2. 目的

- 「敦賀まちづくりアクションプログラム」の目的に掲げる**開業効果の最大化・持続化**並びに**嶺南地域全体への効果波及**に資する**敦賀駅周辺における国道8号及び沿道の利活用策を検討**する。



敦賀まちづくりアクションプログラム 概要版

趣旨

策定の趣旨

- ・令和6年3月16日に北陸新幹線の金沢－敦賀間が延伸し、敦賀市は交通の要衝としての機能が高まるとともに、三大都市圏からの終着駅として交流人口の拡大が期待されるなど、「100年に一度のチャンス」を迎えている。
- ・このチャンスを最大限に活かし、さらなる発展をするためには、新幹線開業をスタートとしてとらえ、より一層の官民連携による事業推進を図るとともに、民間がプレーヤーとしてまちづくりに主体的に参画していく必要がある。
- ・このため、経済界と行政が一体となって、新幹線効果を最大化、持続化させるための「敦賀まちづくりアクションプログラム」を策定する。

目的

- ・敦賀の港や鉄道、歴史・文化、食など、ポテンシャルが高いコンテンツを充実、連携させ、国内外から人を惹きつける場所をつくる。
- ・まちなかに持続的な賑わいを生み出すとともに、その効果を市内全域あるいは嶺南地域全体に波及させる。

目標年次

2030年（令和12年）

推進体制

- ・敦賀まちづくり協議会の下部組織として設置した「幹事会」において、各分科会におけるプロジェクトの進捗を確認し、状況に応じた助言等を行うとともに、必要がある場合にはプロジェクト内容の見直し、追加等を実施する。
- ・プロジェクトの実行については、「まちづくり」と「観光」を連結させ一元的に推し進めるといった観点から、港都つるが株式会社と（一社）敦賀観光協会を一本化した「株式会社港都つるが観光協会」を中心に、敦賀商工会議所・敦賀市・福井県・関係団体・住民が連携しながらプロジェクトを実行する。

方向性

将来像

世界と未来に開かれた 選ばれるまち敦賀 ～つるがファンの獲得へ～

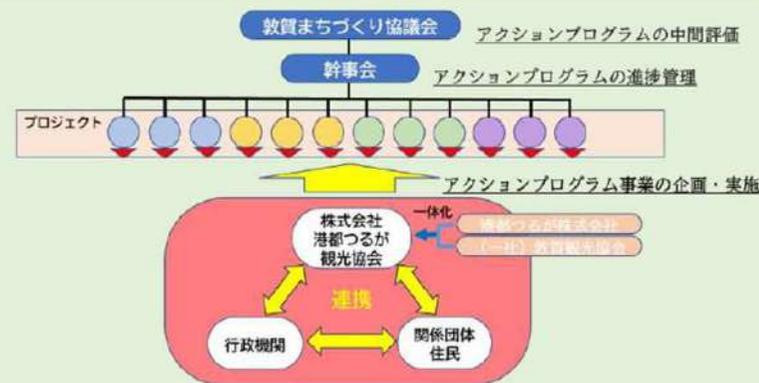
交通の要衝であり国内外の都市をつなぐゲートウェイとして、人が集い、行き交う人々の交流による新たな価値の創造や賑わいの創生により、まちの魅力を向上させ、市民、県民をはじめ観光客にとって「訪れたい・住みたいまち敦賀」を実現することで、「世界に選ばれるまち敦賀」を目指す。

基本方針

“オールつるが”で港まち敦賀の魅力を高め、多様な交流による賑わい創生と地域経済活性化

施策の方向性

- I. 歴史と文化を伝えるまちをつくる 《歴史・文化振興》
- II. 多様な賑わいが生まれるまちをつくる 《商業振興》
- III. 駅とまちの往来で人があふれるまちをつくる 《駅周辺・交通対策》
- IV. 国内外から訪れたいまちをつくる 《交流拡大》



主なプロジェクト

I. 歴史と文化を伝えるまちをつくる

《歴史・文化振興》

敦賀の歴史と文化の中心である氣比神宮の価値をさらに高め、文教エリアとして緑豊かな空間や、氣比神宮の参道にふさわしいまち並みの門前町を形成する。

- 氣比の杜整備構想の策定・推進
 - ・文化機能を核とする複合施設の整備
 - ・旧敦賀北小学校グラウンドの利活用 等
- 神楽通りの参道化
 - ・神楽門前町魅力アッププランの実行
 - ・神楽通りの再整備（歩道拡幅） 等



II. 多様な賑わいが生まれるまちをつくる

《商業振興》

新たなまちのプレーヤーを呼び込み、中心市街地の各商店街の特色を活かした新たな賑わいが創生するまちを形成する。

- 新たなプレーヤーの誘致
 - ・敦賀まちづくり魅力UP応援補助金を活用した店舗誘致
 - ・ラーメン街道の復活に向けたプレーヤー育成及び環境整備 等
- 商工会議所機能の拡充
 - ・敦賀商工会館の移転、跡地の利活用
- 各商店街の特色を活かした商店街の活性化
 - ・中心市街地内の大規模駐車場などの活用 等



III. 駅とまちの往来で人があふれるまちをつくる 《駅周辺・交通対策》

敦賀駅を起点として市街地内の各エリアを周遊する仕掛けをつくり、多くの人々が敦賀駅を中心として周辺地域を行き交うまちを形成する。

- 駅から観光地、まちなかへの誘導
 - ・otta、ホテル、商店街連携イベントの開催
 - ・駅利用者などが利用できる商店街ラウンジの整備 等
- 駅周辺の交通環境の向上
 - ・鉄道・運輸機構事務所跡地の駐車場利用
 - ・バス路線・ダイヤの見直し
 - ・新幹線敦賀駅構内における観光案内所の設置 等



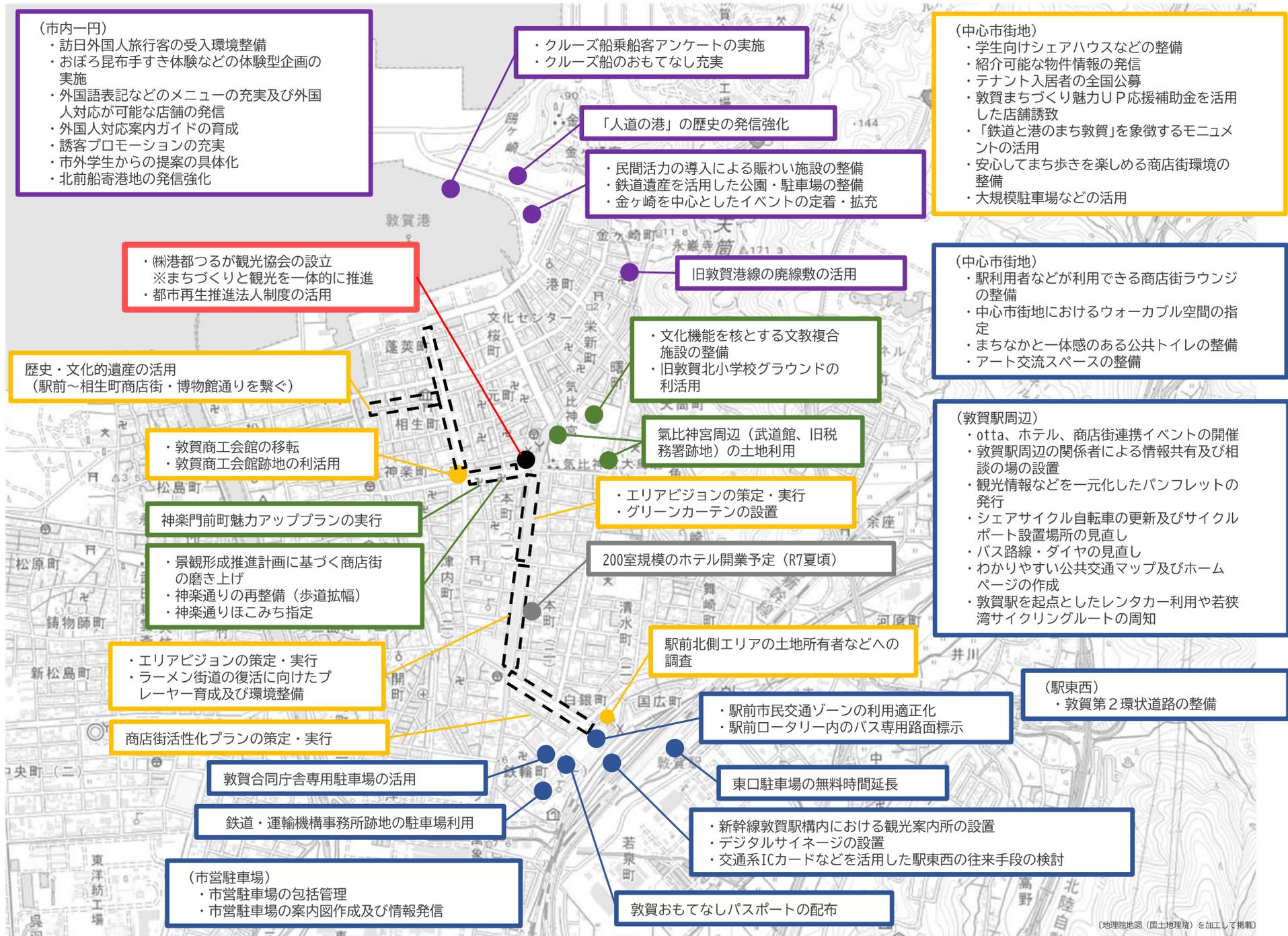
IV. 国内外から訪れたいくなるまちをつくる

《交流拡大》

東洋の波止場と言われた敦賀港の金ヶ崎地区において、嶺南地域を代表する観光拠点を整備するとともに、インバウンド需要を取り込み、国内外から多くの人々が訪れるまちを形成する。

- 金ヶ崎エリアの整備
 - ・民間活力の導入による賑わい施設の整備
 - ・鉄道遺産を活用した公園・駐車場の整備
 - ・旧敦賀港線の廃線敷の活用 等
- インバウンド受け入れ環境の整備
 - ・滋賀県、京都府、石川県など周辺地域を想定した観光ルートの開発
 - ・市外学生からの提案の具体化 等





- 金ヶ崎エリアの整備については、敦賀市主体となる**公園・駐車場整備に関する基本設計図**を作成し、現在、実施設計に取り組んでいる。
- 敦賀港へのクルーズ船来港に合わせ、ほこみち等ではイベントを催し、**にぎわいが創出**されている。

クルーズ船の来港



ほこみちのにぎわい (白銀交差点)



商店街の活性化 (駅前通り)



金ヶ崎エリアの整備



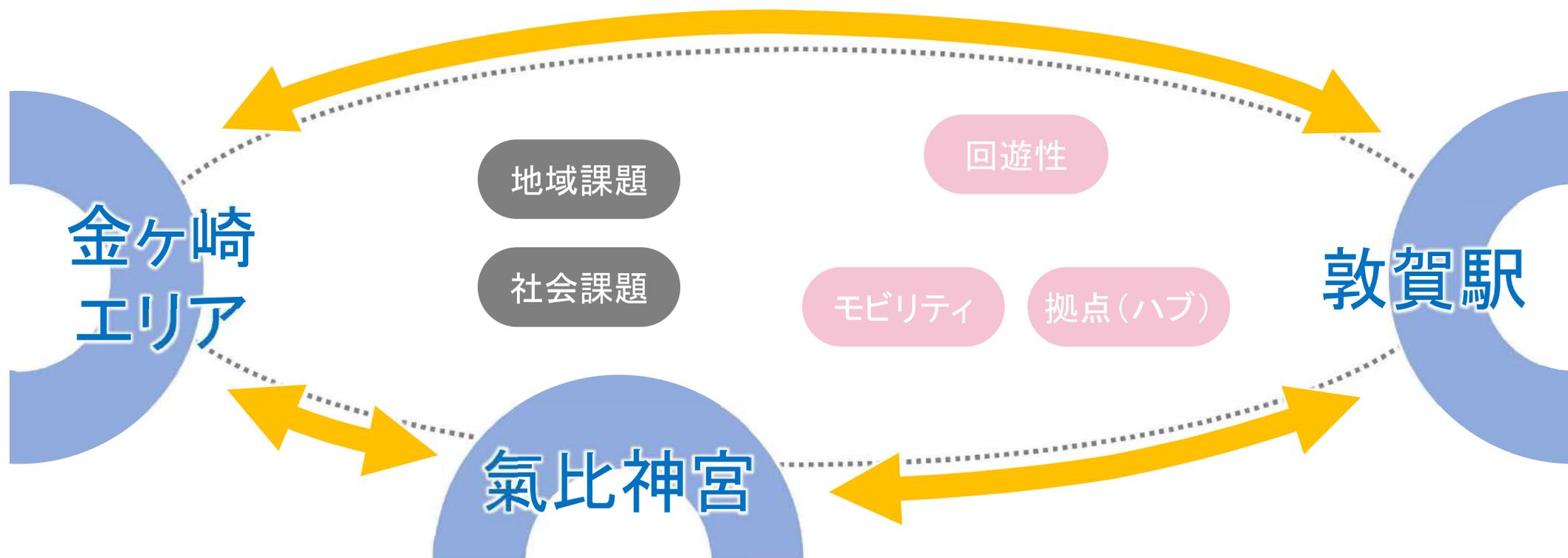
(注) SNS等で利用する場合は、著作権の関係上、『◎OMA 無断複製転載を禁止します。』を記載してください。

【地理院地図(国土地理院)を加工して掲載】

- 北陸新幹線金沢・敦賀間の開業による効果の最大化と持続的な賑わいの創出を図るためには、敦賀駅と氣比神宮、金ヶ崎エリア等の拠点間において、「回遊性」を高めることが重要となる。
- しかし、今後の地域や社会の課題を踏まえた回遊策や戦略的な拠点整備の検討ができていない状況である。
- 今回、国道8号や沿道の道路空間等を利活用し、「回遊性」の創出策や、必要に応じた拠点等の整備について、関係機関が連携して検討するため、「北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための国道8号及び沿道の利活用検討WG」を設置する。

検討テーマ

- 敦賀駅周辺の回遊性や必要となる拠点整備に向けた、国道8号及び沿道の道路空間等のあり方





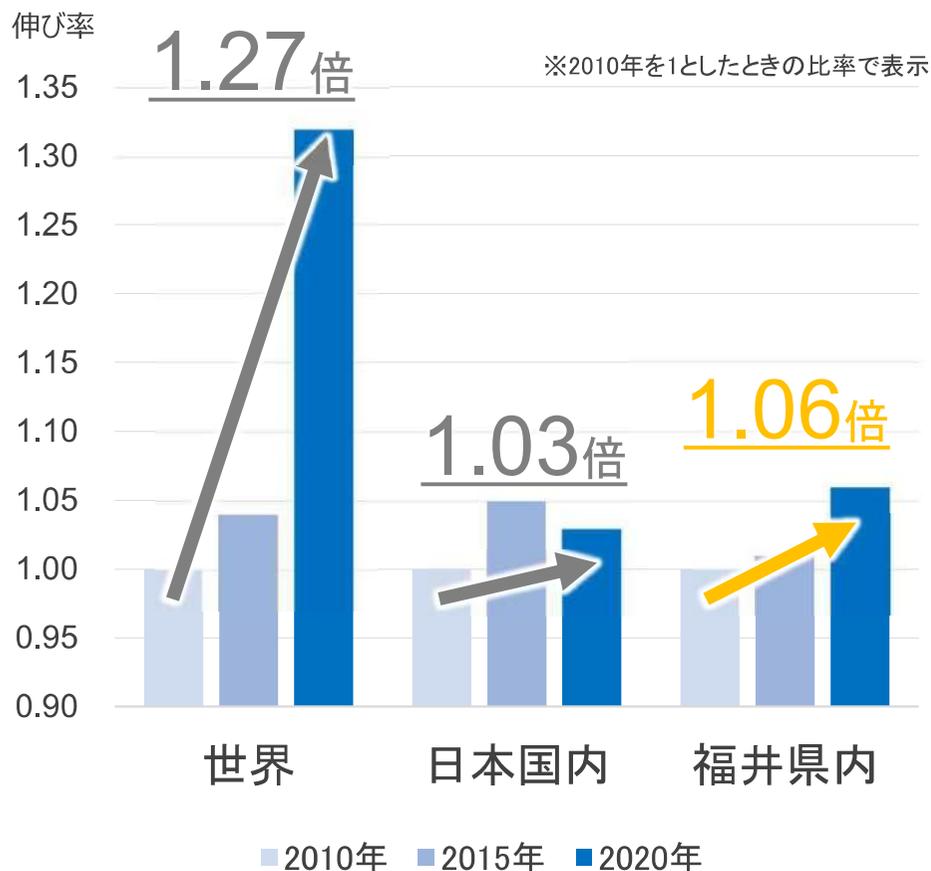
北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための 国道8号及び沿道の利活用検討WG

<現状と課題>

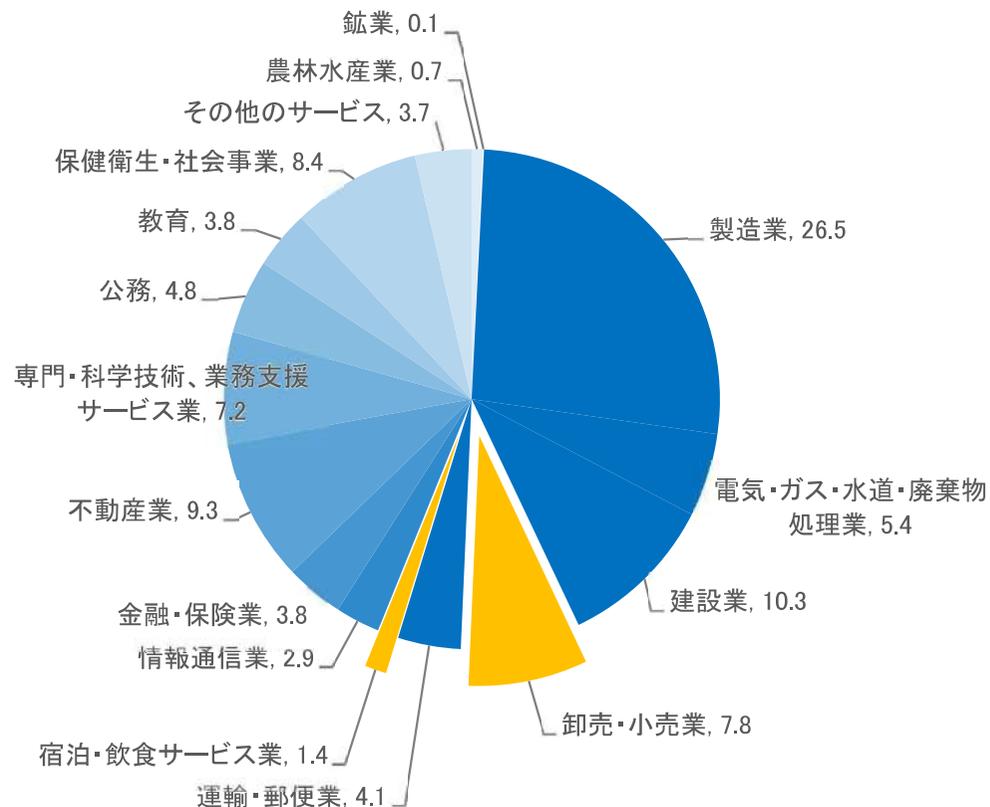
令和7年7月29日

- 世界各国のGDP伸び率に比べ、日本国内の伸び率は相対的に低く、**福井県においても、国内と同様の傾向**が見られる。
- 商店街を構成する、「卸売・小売業」、「宿泊・飲食業」の割合は、**全体の1割以下**の状況。

国内及び県内総生産の変化



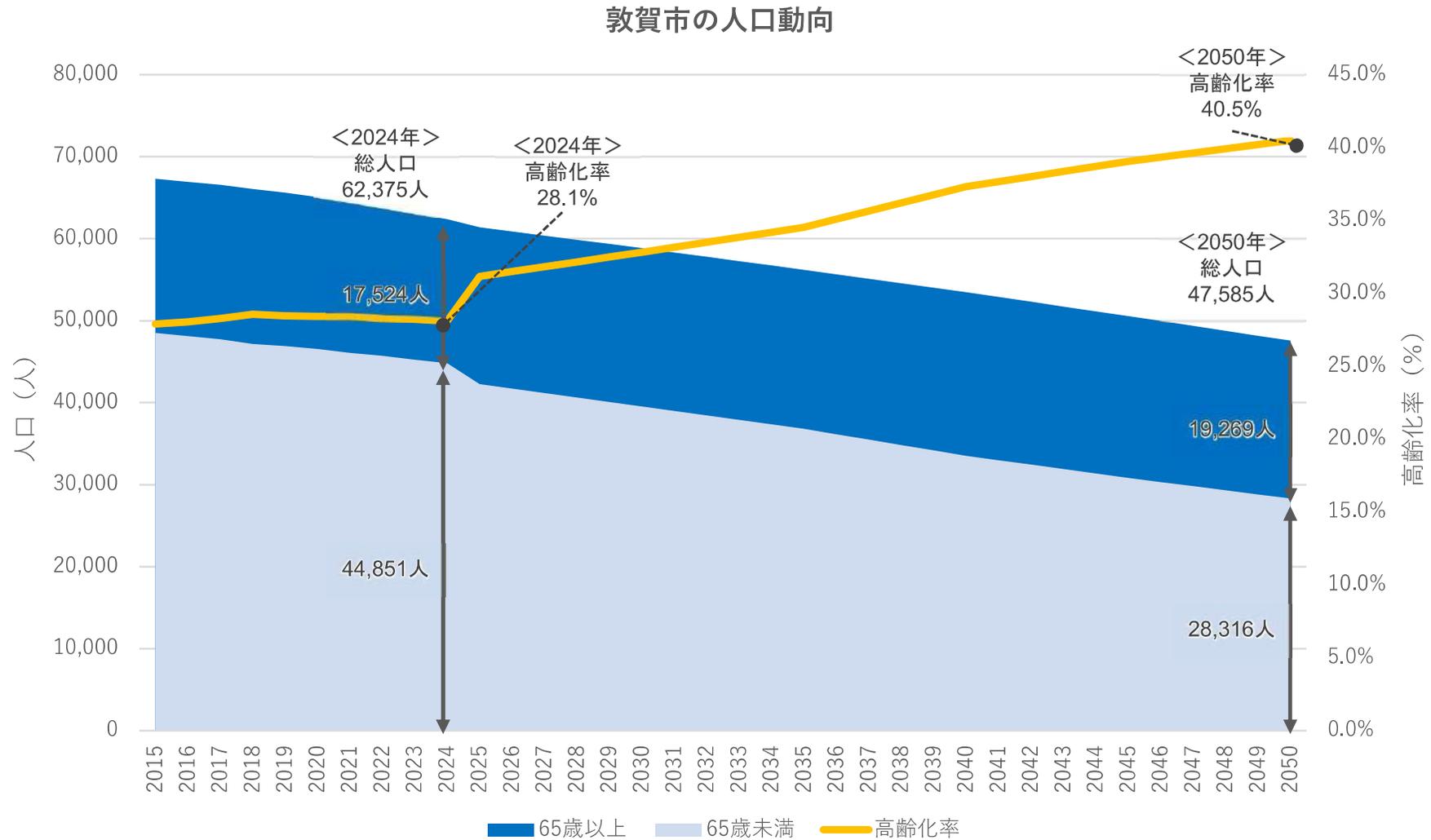
福井県内総生産の経済活動別構成比



〔出典〕 国内および福井県の総生産は、内閣府；国民経済計算（GDP統計）を基に作成
世界の総生産は、世界銀行；Global Economic Prospects reportを基に算出

※統計上の開差により、各項目の合計が100%になっていません。
〔出典〕 内閣府；県民経済計算（経済活動別県内総生産）を基に作成

- 敦賀市の総人口は、2050年に47,585人に減少し、うち高年齢人口は19,269人となり、高年齢化率は約4割となる予測である。



【出典】 2015～2024：敦賀市統計情報 世帯数・人口の推移（年比較）
 2025～2050：国立社会保障・人口問題研究所；「日本の地域別将来推計人口（令和5年度推計）」,令和6年10月

- 年間を通して降水量が多く、特に12月～1月が多い。
- また、冬場には降雪があり、積雪の深さは平均31cmとなる。

降水量・平均気温・降雪



※敦賀市の1991～2020年の30年間の平均値

【出典】嶺南地域公共交通計画;福井県嶺南地域公共交通活性化協議会,R7.3

降水量・平均気温・降雪の最大・最小・平均値

降水量	最大 : 317mm (12月)
	最小 : 120mm (4月)
	平均 : 182mm
平均気温	最高 : 27.7℃ (8月)
	最低 : 4.7℃ (1月)
	平均 : 15.6℃
降雪の深さ	最大 : 54cm (1月)
	最小 : 7cm (3月)
	平均 : 31cm (積雪期)

※敦賀市の1991～2020年の30年間の平均値

【出典】嶺南地域公共交通計画;福井県嶺南地域公共交通活性化協議会,R7.3



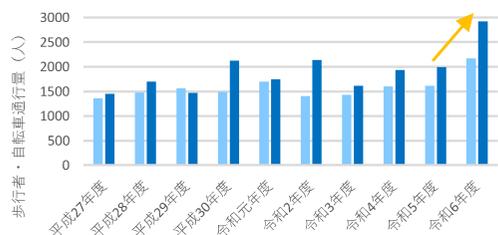
国道8号 (白銀) 積雪状況



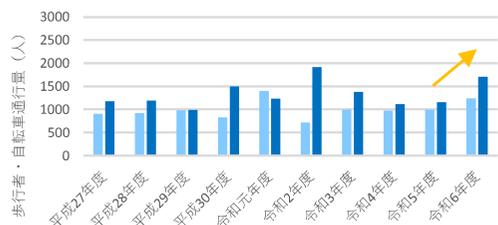
国道8号 (本町) 積雪状況

- 敦賀駅周辺の歩行者・自転車通行量は、敦賀鉄道資料館前(休日)を除き、**北陸新幹線開業(R6.3)**を契機に増加している。
- 敦賀駅からの距離との相関関係では、敦賀鉄道資料館前を除き、**駅から離れるほど歩行者・自動車通行量は減少傾向**にある。

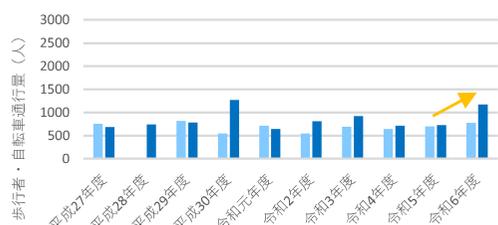
① 白銀交差点（駅前商店街）



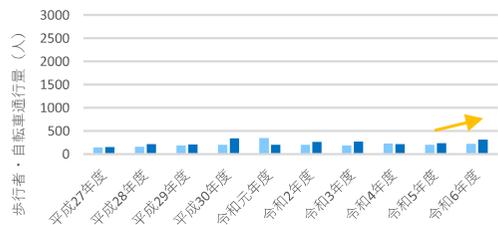
② 気比神宮交差点前



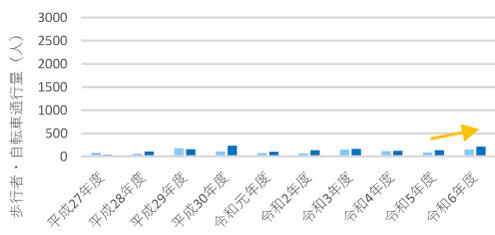
③ 神楽商店街



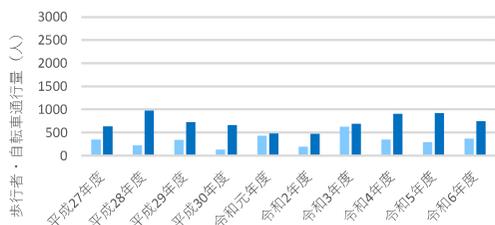
④ 博物館通り付近交差点



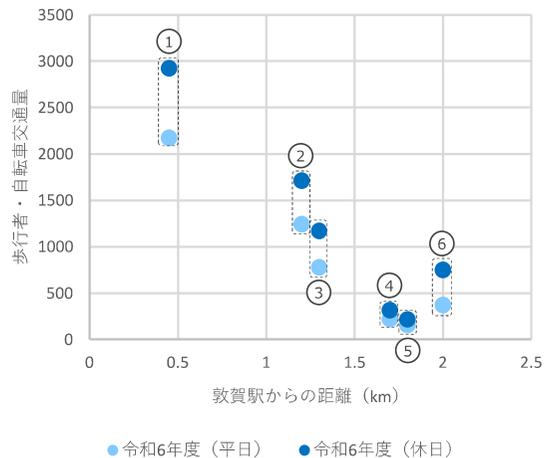
⑤ 博物館通り



⑥ 敦賀鉄道資料館前（金ヶ崎緑地）



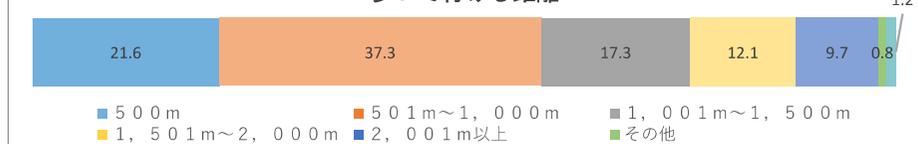
敦賀駅からの距離と歩行者・自転車交通量の相関関係



【出典】敦賀市中心市街地 歩行者・自転車通行データ ※港都つるが観光協会HP <調査概要> 調査時間 午前9時～午後7時（10時間）



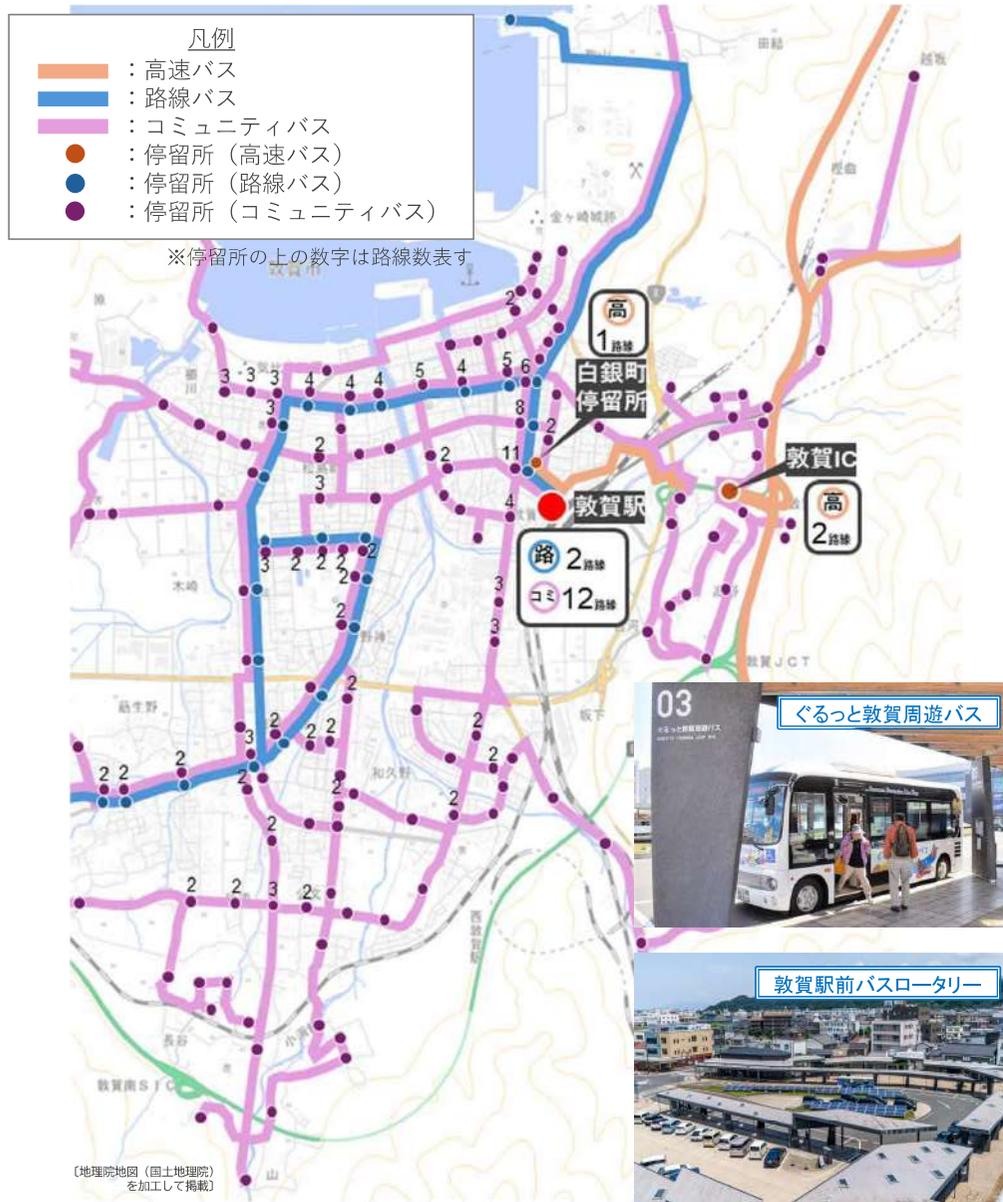
<参考> 歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（内閣府）
～歩いて行ける距離～



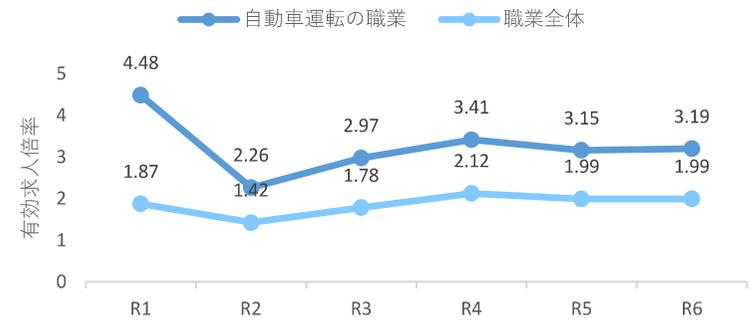
公共交通(バス)の現状

- 路線バスとコミュニティバスは、**全ての路線が敦賀駅を起終点**としており**206便/日**発着している。
- 高速バスは、(株)中日本ツアーバスを除き、**敦賀ICを発着地**としており、**24便/日**発着している。
- 自動車運転の業種は**有効求人倍率が高い**。また、バス運転士の**平均年齢は高く、離職者も多い**現状。

敦賀駅周辺のバス路線図



自動車運転の業種の有効求人倍率の推移 (正社員、福井県)



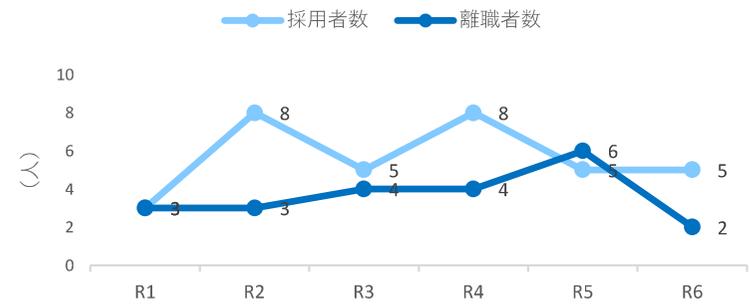
※ 各年7月の数値で、自動車運転の職業の数値(タクシー、貨物輸送を含む)
【出典】福井労働局

嶺南地域のバス事業者の従業員の充足状況・平均年齢

	定員(人)	実人数(人)	充足率(%)	平均年齢(歳)
バス運転士(乗合)	30	27	90%	59.6
バス運転士(貸切)	7	6	86%	64%
事務職員	23	23	100%	57.3

※ (R6.4.1時点) ※ 福鉄バス(嶺南営業所)と大和交通の合算
【出典】福井県資料

嶺南地域のバス事業者の採用者数と離職者数の推移



※ R6.4-12
※ 福鉄バス(嶺南営業所)と大和交通の合算
【出典】福井県資料

シェアサイクルの現状

- 敦賀市内には、シェアサイクルポートが**15箇所**設置され、自転車は**81台**配置されている。
- シェアサイクルの利用者は、開業前12ヶ月間と比較し、**約1.4倍に増加**。

開業前年12ヶ月間 (R5.3.16~R6.3.15) 8,663 (人)

開業後 12ヶ月間 (R6.3.16~R7.3.15) 15,311 (人)

【出典】 まちづくり観光部所管施設等における新幹線開業前後の各種数値比較 (開業12ヶ月);敦賀市

ポート一覧とシェアサイクルの通行経路



※通行経路は車両に搭載したGPSより収集し、図は令和6年9月の1ヶ月分のデータの日平均で表示したものの。
【出典】 敦賀市自転車活用推進計画;敦賀市,R7.3



白銀交差点 シェアサイクルポート



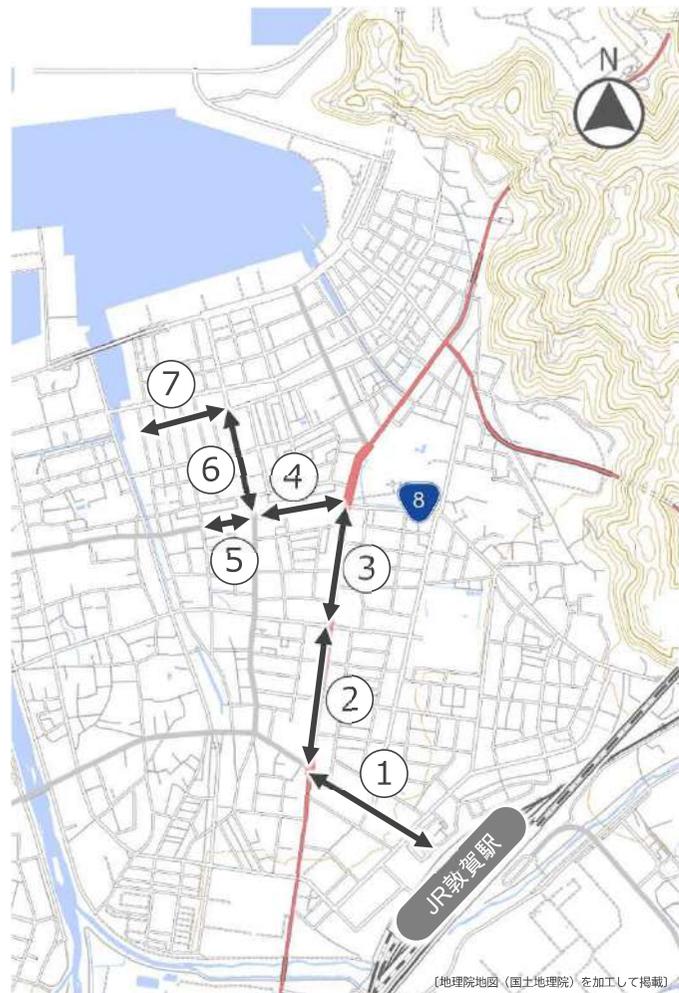
氣比神宮 シェアサイクルポート



国道8号 自転車専用通行帯

- 敦賀駅周辺の商店街等には**242店舗が営業**している（R7.3現在）。
- 国道8号沿いの**本町1丁目商店街の空き店舗率が最も高い（22.4%）**状況。
- 次いで、神楽町1丁目商店街（21.8%）、相生商店街（19.2%）の順に空き店舗率が高い。

敦賀駅周辺の商店街等位置図



敦賀駅周辺の商店街等の現状

	建物 営業 店舗	建物									駐車 場 更地	合計
		空き店舗					その他					
		賃貸 可能	賃貸 不可	売物 件	不明 調査 中	空店 舗率	住宅	店舗 兼 住宅	倉庫	その 他		
① 駅前	65	4	2	0	2	11.0%	7	0	2	1	12	95
② 本町2丁目	35	1	1	0	1	7.9%	11	0	4	4	4	61
③ 本町1丁目	38	4	6	0	1	22.4%	11	0	1	0	7	68
④ 神楽町1丁目	43	3	5	3	1	21.8%	10	0	0	2	4	71
⑤ 神楽町2丁目	24	2	1	0	0	11.1%	24	1	0	1	7	60
⑥ 相生	21	2	1	0	2	19.2%	13	0	0	0	8	47
⑦ 博物館通り	16	0	1	0	0	5.9%	17	1	2	0	12	49
合計	242	16	17	3	7	15.1%	93	2	9	8	54	451

【出典】商店街等 現状調査（令和6年度）；株式会社港都つるが観光協会、令和7年3月現在



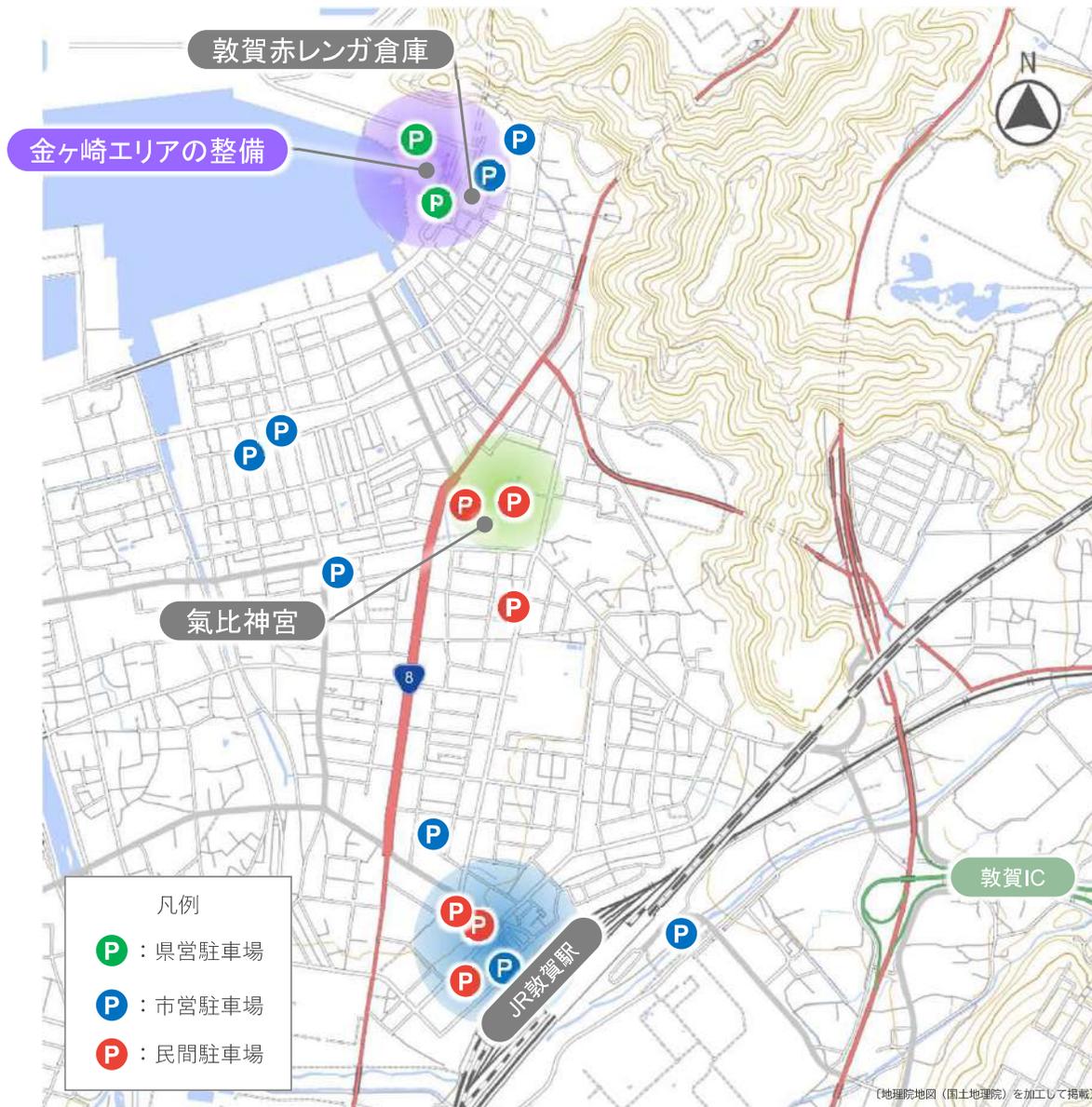
本町1丁目商店街



神楽通り商店街

- 市営駐車場については、敦賀駅の西口、東口にそれぞれ設置されている。
- 氣比神宮には民間、金ヶ崎エリア周辺には県・市・民間の施設駐車場が設置されている。

敦賀駅周辺の駐車場位置図



敦賀駅前立体駐車場



敦賀駅東口駐車場



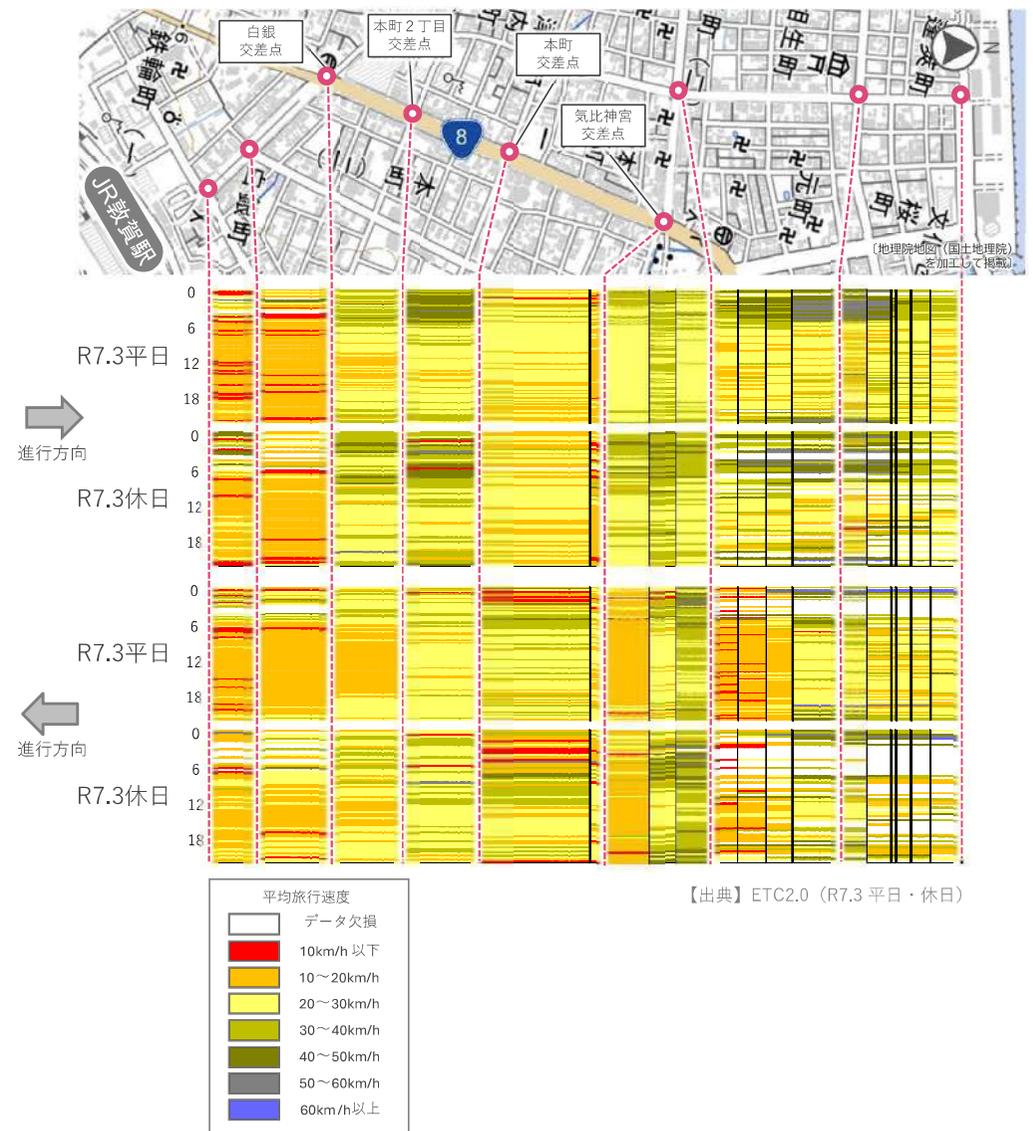
金ヶ崎緑地 南駐車場

- 敦賀駅周辺の国道8号における昼間12時間交通量（上下計）は約8千台で、大型車混入率は6.6%。
- H27の交通量と比較して、R3の交通量は減少傾向である。
- 敦賀駅周辺道路の平均旅行速度は30km/h未満となっている区間が多い。

敦賀駅周辺の道路交通量



敦賀駅周辺道路の平均旅行速度



【出典】H27センサス：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表
 R3センサス：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表

県道13号(敦賀駅前商店街)



国道8号(本町2丁目商店街)



国道8号(本町1丁目商店街)



神楽通り(神楽町1丁目商店街)①



神楽通り(神楽町1丁目商店街)②



相生町商店街



博物館通り①



博物館通り②



県道36号



経済活動
の低迷

地方創生(持続可能な社会の実現)

人口減少

高齢化
社会

北陸新幹線開業効果により観光客は増加

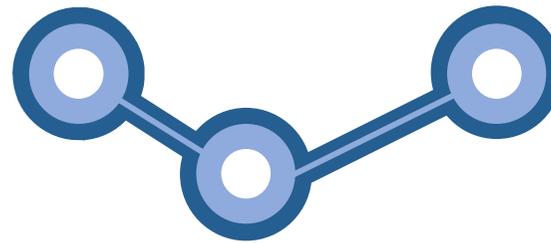
持続化・最大化のために、『敦賀まちづくりアクションプログラム』を作成

【現状】



点：観光施設
線：道路・商店街

【今後】



必要な視点

人口減少

高齢化
社会

雪

災害時

モビリティ

AI

新技術

地域住民

商い

車社会

他地域への
効果波及

回遊手段

< 課題 >



- ・ 歩いて回遊する最適な距離
- ・ 高齢者や障がい者目線



- ・ 走りやすさ
- ・ 駐車しやすさ
- ・ 積雪時の活用



- ・ ドライバー不足
- ・ 少ない便数

課題が気にならない、
点と線の強化(魅力向上)
が実現可能か？

道路空間等の
更なる利活用



北陸新幹線開業効果の最大化・持続化のための 国道8号及び沿道の利活用検討WG

<今後の進め方>

令和7年7月29日

今後の進め方

令和7年7月29日

第1回 WG

■ WGの進め方について

- WGの設置(学識者、経済団体、道路管理者等)
- 現状と課題
- 進め方の確認(WGの検討方針、スケジュール等)

WG開催(複数回)

■ 国道8号及び沿道等の利活用について

- 現状の使われ方やアクションプログラムの課題
- 地域や社会課題の確認
- 回遊性をもたらす道路空間等の利活用事例
- 検討範囲の決定
- 国道8号及び沿道の利活用(案)

必要に応じて、「調査・アンケート」等を実施

提言

<取りまとめイメージ>

- 敦賀駅周辺の『回遊性』及び嶺南地域全体への波及効果に資する、国道8号をはじめとする道路空間等の利活用のあり方