

下関駅周辺リニューアル検討業務 調査報告書

R7 年度 下関駅周辺リニューアル調査検討業務

はじめに

1 章	下関駅周辺のまちの成り立ち	1
1	総則：船→鉄道→車 交通体系の変化によって形成された市街地	2
2	それぞれの時代の下関駅前の姿	3
2 章	現況の分析	9
1	社会的情勢の整理	10
3 章	民間事業者ヒアリング	33
1	ヒアリング概要	34
2	ヒアリングから得られた下関駅周辺が抱える問題点	35
3	ヒアリングから得られた下関駅周辺のポテンシャル	45
4	ヒアリングから得られた民間事業者からの提案	50
4 章	まちづくりアクション（案）	53
1	まちづくりアクション（案）の検討	54

はじめに

下関駅周辺では市内の他地域と比較して人口減少・高齢化が顕著であり、あわせて郊外へのスプロール化や大規模小売店舗の立地等により、駅前のにぎわいが失われつつあります。

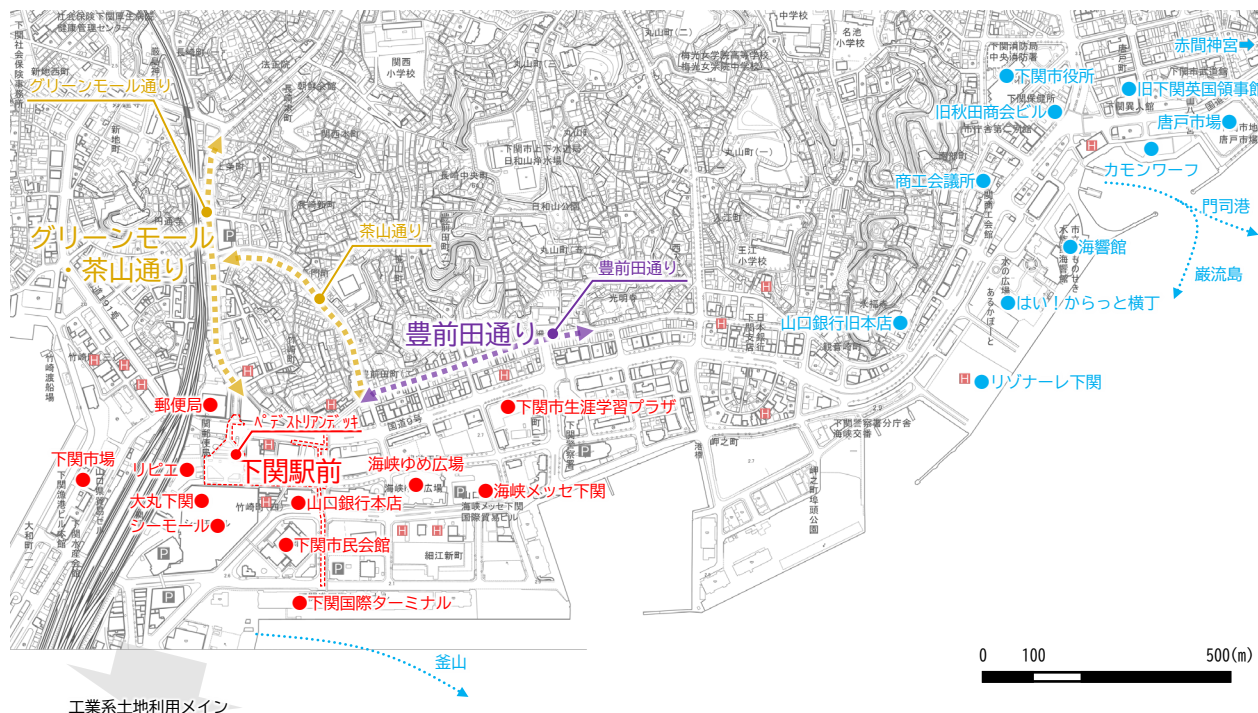
抜本的な課題への対応には、都市整備、産業振興、観光振興等、多面的な施策展開が必要です。

本調査報告書は、民間事業者等へのヒアリングを基に、「下関駅前」「グリーンモール・茶山通り」「豊前田通り」（以下、「下関駅周辺」という）の地域特性を整理し、下関駅周辺のリニューアルに対するニーズを把握したうえで、下関駅と唐戸、港湾との連携も視野に入れたまちづくりアクション（案）※として取りまとめたものです。

※まちづくりアクション（案）は、下関駅周辺のリニューアルにあたり必要と考えられる視点を示したものであり、具体的な施策の方針を示すものではありません。

なお、ヒアリングでいただいた意見は当該報告書中「下関駅周辺が抱える問題点」「下関駅周辺の強み」「まちづくりアクション（案）に関する提案」に分類してご紹介しております。

▼対象エリア



1 章 下関駅周辺のまちの成り立ち

1 総則：船→鉄道→車 交通体系の変化によって形成された市街地

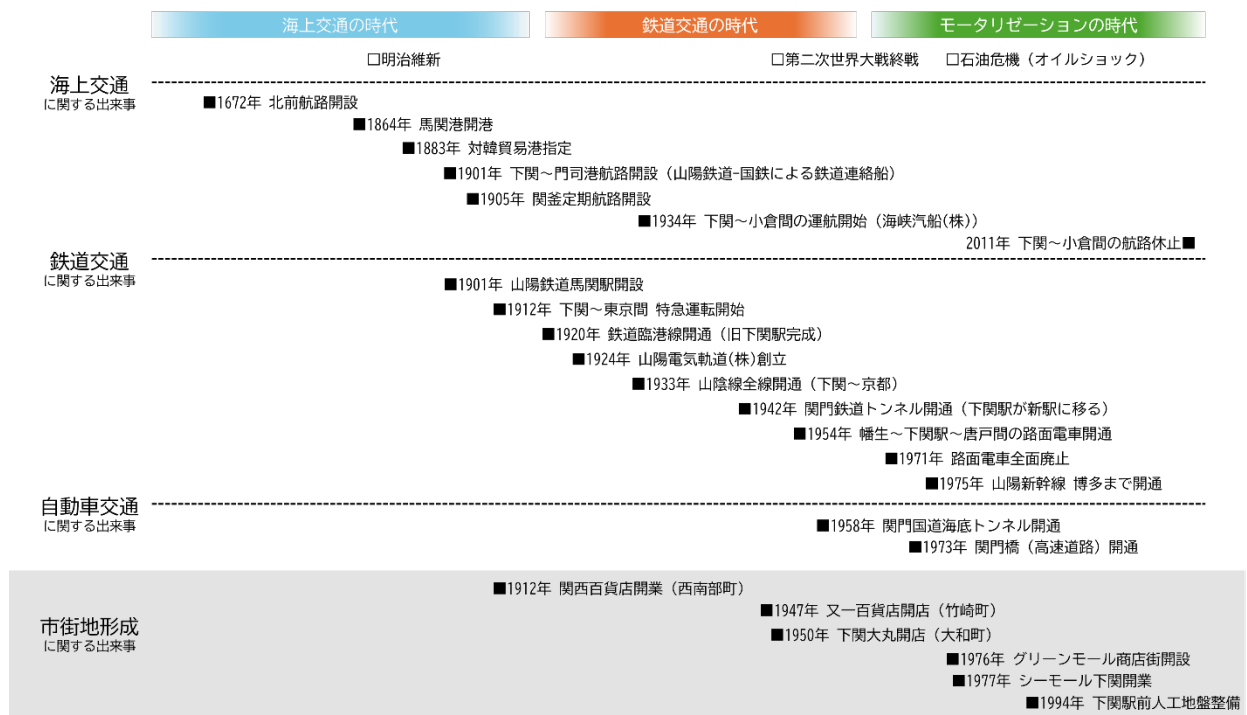
かつての下関は、北前航路の開設によって海運交通の重要拠点として発展した。明治時代に入ると赤間関から上海航路が開通し、国内のみならず海外とも結ばれる海上交通の要所となり、国際貿易や漁業基地としての機能も大きくなっていった。

明治 34 年（1901 年）に馬関駅が開設されると、下関－東京間で特急列車の運転が始まり、さらに関釜定期航路の開設もあって、下関は海陸双方の交通の要地として位置づけられていった。1920 年代には現在の主要地域を結ぶ路面電車やバスの運行が開始され、交通体系が整備されたことから、大正時代初期には駅周辺に百貨店や事務所ビルが建ち並び、沿岸部に市街地が形成された。

その後、1930 年代の市町村合併を経て、昭和 17 年（1942 年）には関門鉄道トンネルが開通し、現在の位置に下関駅が開業した。昭和 33 年（1958 年）の関門トンネルの供用開始に象徴されるようにモータリゼーションが進展し、昭和 46 年（1971 年）には路面電車が全面廃止されるなど鉄道利用が減少し、陸上交通の中心は自動車へと移行した。

昭和 51 年（1976 年）にグリーンモール商店街、昭和 52 年（1977 年）にシーモール下関が開業し、下関駅周辺は市内外から買い物客が訪れる商業集積地として発展した。一方で、自動車利用の増加はさらに進行し、1990 年ごろから市内郊外部に大型ショッピングセンターが相次いで開業するようになり、現在に至っている。

▼下関駅周辺のまちづくりの変遷（年表）



2 それぞれの時代の下関駅前の姿

2-1 海陸交通の要所

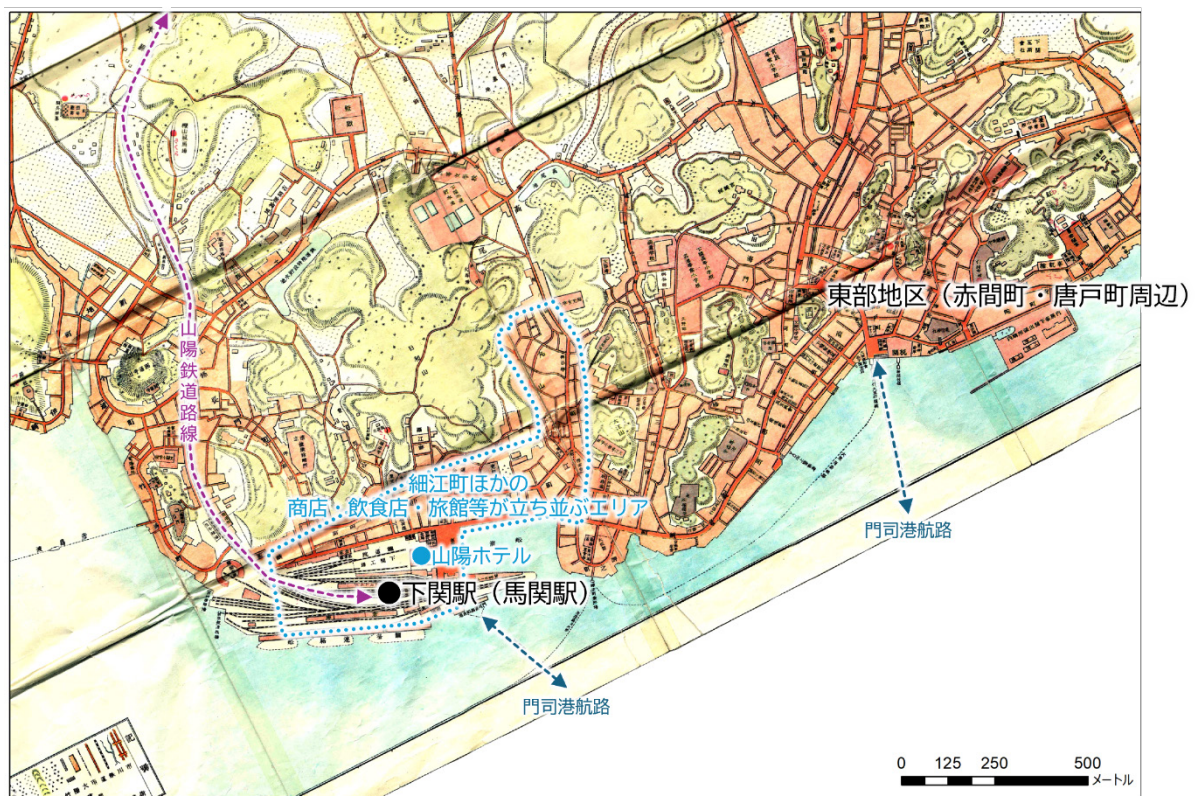
下関は、江戸時代には北前船の交易によって問屋が立ち並び、港町として大いに発展した。1883年には博多・対馬とともに対韓貿易港に指定され、国際貿易の拠点としての役割を担うようになった。

市東部の赤間町は古くから商業・流通の中心地であり、明治30年（1897年）の埋立事業によって誕生した唐戸町には、税関出張所や関門渡船場が開設されるなど、港湾機能が一層強化された。

その後、交通インフラの整備が進むにつれ、下関は海陸交通の要衝としての地位を確立していった。具体的には、明治34年（1901年）の山陽鉄道開通に伴う細江町での馬関駅開業、同年の馬関駅-門司駅間の関門航路開設、明治38年（1905年）の関釜定期航路の開設、さらに明治45年（1912年）の下関-東京間における特急列車の運行開始などが挙げられる。

馬関駅の開業以降、細江町や海岸部の埋立地には商店、飲食店、旅館などが多数立ち並び、旅客を対象とした商業活動が活発化した。特に、山陽鉄道によって開設され、のちに国鉄に継承された日本初のステーションホテル「山陽ホテル」は、当時「三大ステーションホテル」の一つとして高く評価されていた。

▼大正8年（1919年）の地図（出典：下関図書館 蔵）



2-2 鉄道交通の時代

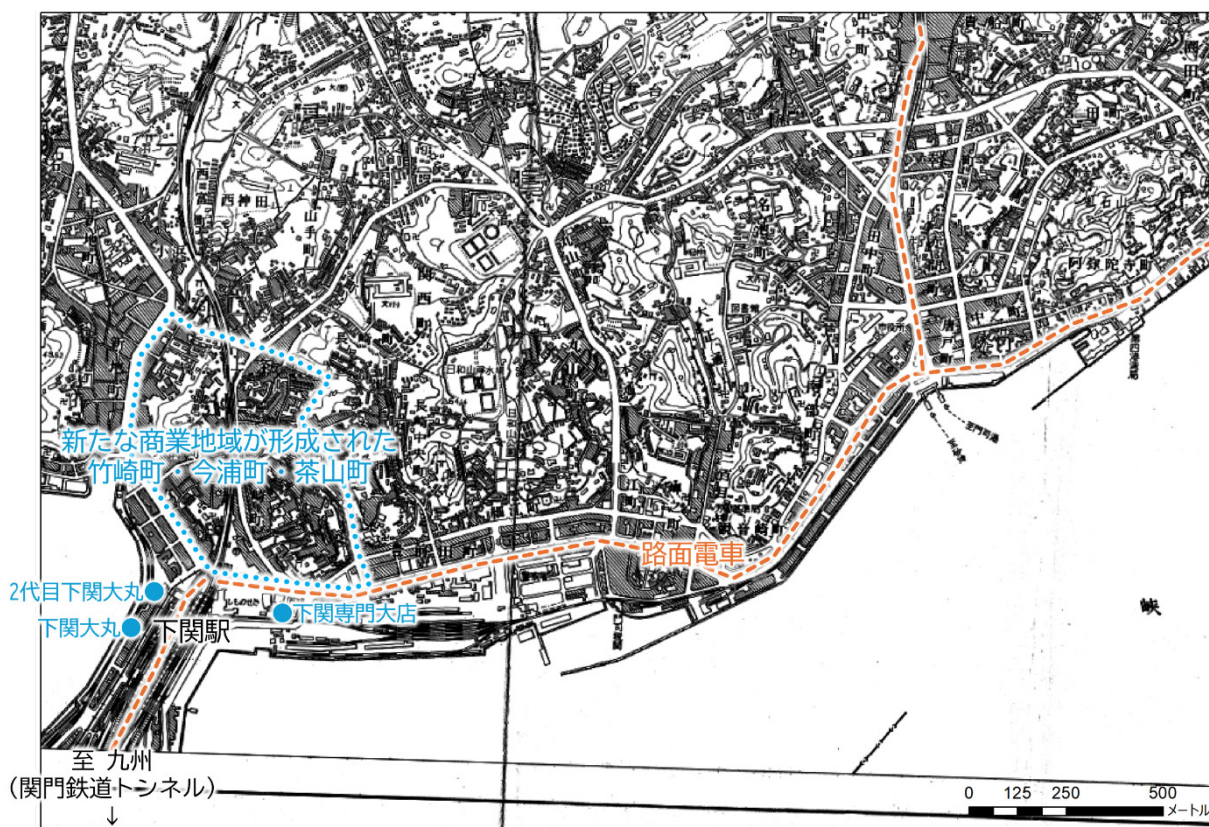
大正 13 年（1924 年）に山陽電気軌道株式会社が設立されたことにより、市域内では市民の主要な交通手段として路面電車網の整備が進められ、都市内交通の利便性が大きく向上した。

さらに、昭和 17 年（1942 年）の関門鉄道トンネルの開通に伴い、下関駅は細江町から現在の位置へ移設された。同トンネルによって本州と九州が鉄道で直接結ばれた結果、下関は鉄道の終点としての優位性を失い、これまで中心的役割を果たしていた海上交通の需要は相対的に減少することとなった。

一方、商業面では、昭和 24 年（1949 年）に下関専門大店が開業し、続いて昭和 25 年（1950 年）には大和町に下関大丸が山口県貿易ビル内に開業した。その後、昭和 34 年（1959 年）には下関大丸は 2 代目として下関駅西口へ移転し、駅周辺の商業集積をさらに強めることとなった。

第二次世界大戦時には、東部地区の商業中心地であった唐戸町周辺が戦災に遭い大きな被害を受けた。一方で、竹崎町・今浦町・茶山町といった戦災を免れた地域や、下関駅西側の漁港地区が戦後にかけて発展し、商店街を中心に新たな商業地域が形成された。これらの地域は、戦後の市街地復興と商業機能の再配置に重要な役割を果たした。

▼昭和 34 年（1959 年）の地図（出典：下関図書館 蔵）



2-3 モータリゼーションの時代

自家用車の普及に加え、昭和 33 年（1958 年）に関門国道海底トンネルが開通したことで、鉄道利用は次第に減少し、これに伴い地域の航路や路面電車の廃止が進んだ。さらに、昭和 48 年（1973 年）の関門橋（高速道路）の開通、昭和 50 年（1975 年）の山陽新幹線博多駅までの延伸により、下関市は交通の通過点としての位置づけを強めることとなった。

一方、当時小規模建物が密集していた下関駅前地区では、5 か年計画による都市改造事業が実施され、市営住宅や民間ビルが建設されるなど市街地環境の改善が図られた。昭和 51 年（1976 年）には竹崎・上条間の約 600 メートルが「グリーンモール商店街」として整備され、昭和 52 年（1977 年）には下関駅東口に下関大丸（駅西口からの移転）、ダイエー、シーモール下関、サンロードが相次いで開業し、駅周辺に商業集積が形成された。昭和 56 年（1981 年）にはシーモールパレスが開業し、商業・サービス機能がさらに強化されたが、昭和 63 年（1988 年）にはサンロードが閉業となり、その跡地にはホテルや式場が建設されるなど、用途の転換が進んだ。

また、旧下関駅（細江町）および軌道の解体に合わせて都市基盤整備も段階的に進められ、平成 6 年（1994 年）には人工地盤が整備されるなど、周辺地域の再開発が進展した。

▼1970 年代の航空写真（出典：国土地理院）



2-4 現在

2000年代以降、車社会の進展とともに平地の多い郊外部へ、市民の生活利便性を重視した大型ショッピングセンターが増加している。

▼現在の航空写真（出典：国土地理院）

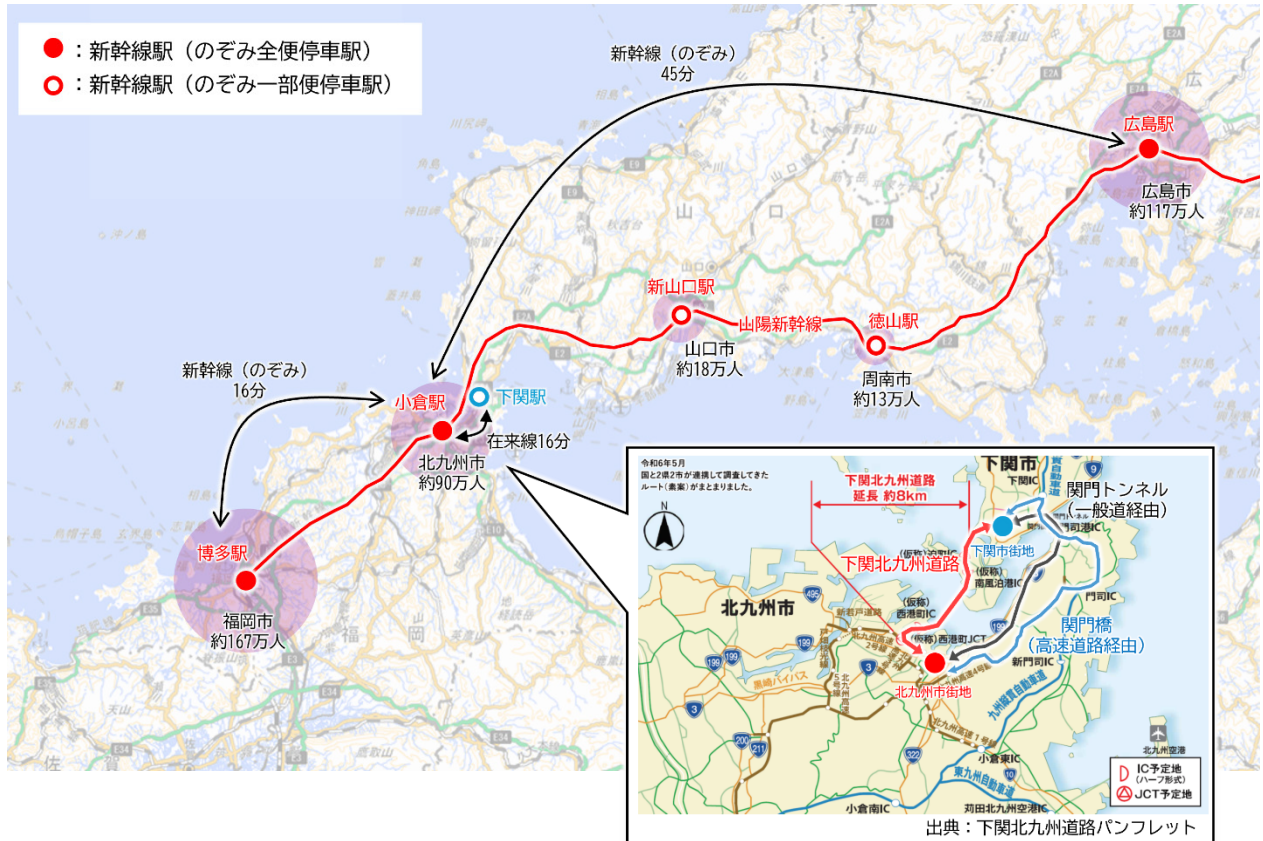


2-5 下関駅へのアクセス

下関駅前には近隣都市との交通アクセスに恵まれており、北九州市（小倉駅）とは在来線で2駅（約16分）であることに加え、新幹線（のぞみ）を利用することで、人口約100万人を超える福岡市からは約30分、広島市からは約60分の乗車時間でアクセスすることができる。

また、新たに下関北九州道路の事業化に向けた取組が進んでいる。

▼下関駅へのアクセス（地図：国土地理院）



2章 現況の分析

1 社会的情勢の整理

1-1 総括

下関駅周辺のまちづくりを取り巻く社会的情勢の総括を示す。

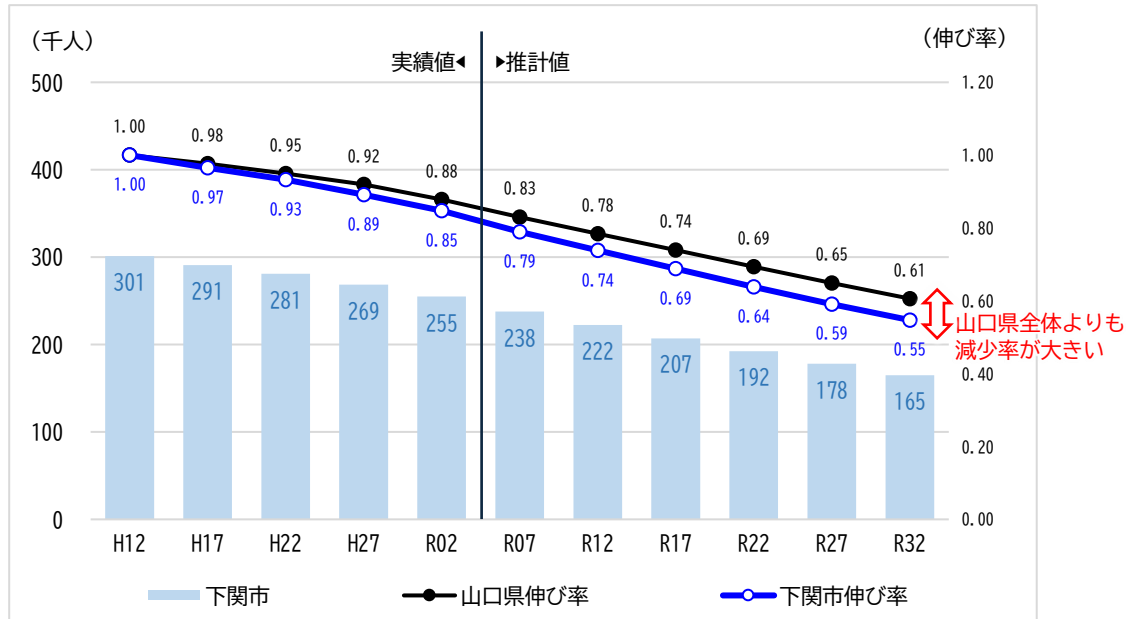
分類	項目	概要
人口	市域の人口動態	下関市の人口は、令和 32 年（2050 年）には 16.5 万人となる見込み（平成 12 年（2000 年）比▲約 14 万人（45%））で山口県全体よりも減少率が大きい推計となっている。
	昼間・夜間人口	昼間人口<夜間人口 通勤・通学で市外へ出る人が多く、いずれも北九州市が最も多い。
交通	市民の交通手段	下関市民の日常の移動手段として、自動車への依存度が一層高まっている。
	公共交通機関の利用状況	公共交通の年間利用者数は減少傾向にある。下関駅は山口県内では最も乗降客が多い。
	山口県内から下関市への来訪	山口県内からの休日の下関市への車での来訪は宇部市、山口市、防府市、山陽小野田市が多く、電車での来訪は宇部市、山口市、周南市、山陽小野田市が多い。
商業	商業施設需要	近隣都市である北九州市や博多区の商業規模は回復傾向にある一方で、下関市における年間販売額は減少傾向にある中、商業施設の売場面積は横ばいとなっている。
	商品購入形態	オンラインショップ等をはじめとした EC ビジネスの普及が進んでいる。
産業	産業構成	近隣都市を含め下関市全体で、「卸売・小売業、飲食店」が減少し、「サービス業」が増加した傾向がみられる。一方で、下関駅周辺は「卸売・小売業、飲食店」の割合が高い。
	オフィス需要	2020 年（令和 2 年）以降は、首都圏から地方へ転出する企業が超過する傾向がみられ、2024 年度（2022 年度）、山口県には 3 件の転入があった。
観光	観光客数の動向	2020 年（令和 2 年）、2021 年（令和 3 年）は新型コロナウイルス蔓延の影響で年間 380 万人程度（令和元年（2019 年）比 55%程度）まで落ち込んでいたが、令和 5 年（2023 年）には 570 万人程度まで回復した。
	市内観光スポット間の連携	下関市を訪れた観光客は複数の市内観光スポットに立ち寄る割合が少なく、観光スポット間の連携性が低い。
	観光客の滞在中の動向	観光客の下関市内での移動は車（マイカー・レンタカー）が主要な交通手段となっている。また、日帰り客が 8 割近くを占め、滞在率が低い。
	関門航路の利用状況	下関市と北九州（門司・小倉）をつなぐ関門海峡の航路は、年間 70 万人程度で推移している。
	インバウンド観光客の動向	日本を訪れる観光客は関東圏・関西圏に集中し、地方への来訪率が低い傾向となっている中、下関市を訪れるインバウンド旅行客は唐戸市場等市内のスポットと合わせて、小倉・門司港等の近隣スポットを来訪している。また、国際港を利用する観光客の滞在期間は 1 泊 2 日が最も多いものの、宿泊をしない旅行者が 1/4 程度みられ、消費額は令和 7 年（2025 年）1～3 月期で大きく増加（前期比 152%程度）している。
	クルーズ客船の寄港状況	クルーズ客船の下関市への寄港回数は増加傾向となっており、乗船客数は 100 人程度～5000 人程度、寄港時には、概ね 7～10 時間程度滞在中のケースが多い。
その他	建設費の動向	建設費指数は令和 3 年（2021 年）以降上昇率が大きく、令和 6 年（2024 年）には平成 27 年（2015 年）比で約 1.3 倍程度まで上昇している。
	公共施設の利用状況	下関駅周辺の公共施設の利用率は回復状況にあるが、設置から 40 年程度が経過した施設が存在している。

1-2 人口

(1) 市域の人口動態

下関市の人口は減少傾向で推移しており、平成12年（2000年）から令和2年（2020年）の20年間で約5万人（15%）減少している。また、今後も減少傾向は継続し、令和32年（2050年）には平成12年（2000年）から約14万人（45%）減少した16.5万人となる見込みで、山口県全体よりも人口減少率が高い（伸び率が低い）予測となっている。

▼人口の推移と伸び率（H12=1.0）



出典：国勢調査（～令和2年（2020年））
日本の地域別将来推計人口・令和5年（2023年）推計（令和7年（2025年）～）

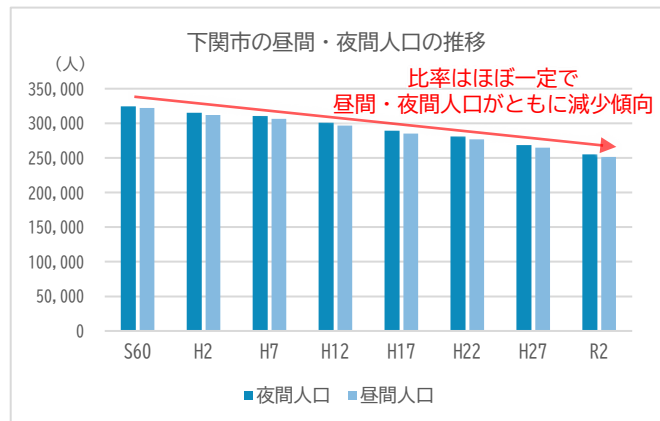
(2) 昼間・夜間人口

下関市の昼間・夜間人口はそれぞれ減少傾向にあるが、近年、昼夜間人口比率に変化はみられない。傾向として、昼間人口に比べ夜間人口が多く、通勤、通学等で市外へ出ていることが確認できる。

▼下関市の昼間・夜間人口の推移

	夜間人口	昼間人口	昼夜間人口比率
S60	324,585	321,953	99.2%
H2	315,076	311,854	99.0%
H7	310,448	306,427	98.7%
H12	301,059	296,658	98.5%
H17	289,210	285,399	98.7%
H22	280,947	276,979	98.6%
H27	268,517	264,983	98.7%
R2	255,051	251,527	98.6%

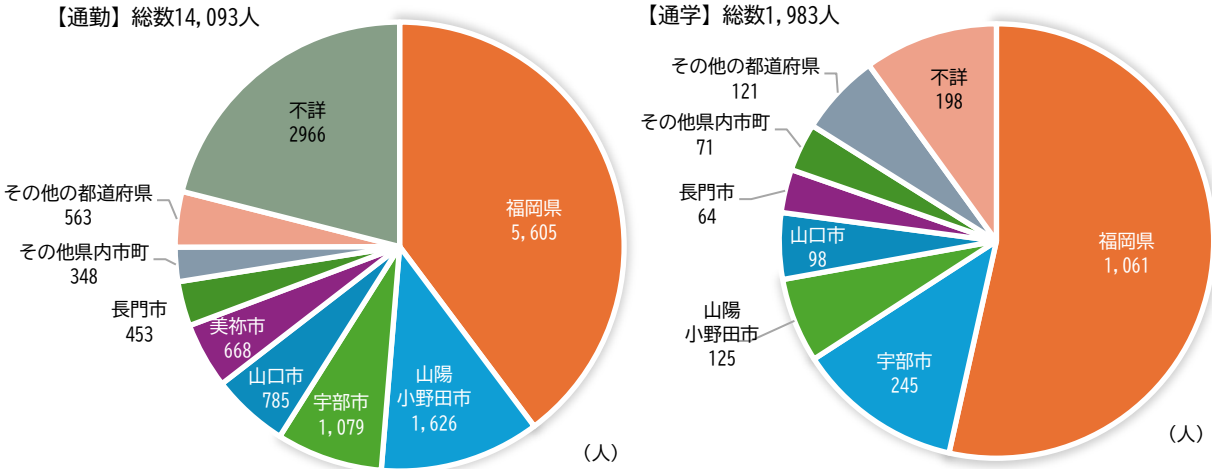
夜間人口＞昼間人口
通勤・通学で市外に出る人が多い



出典：統計しものせき

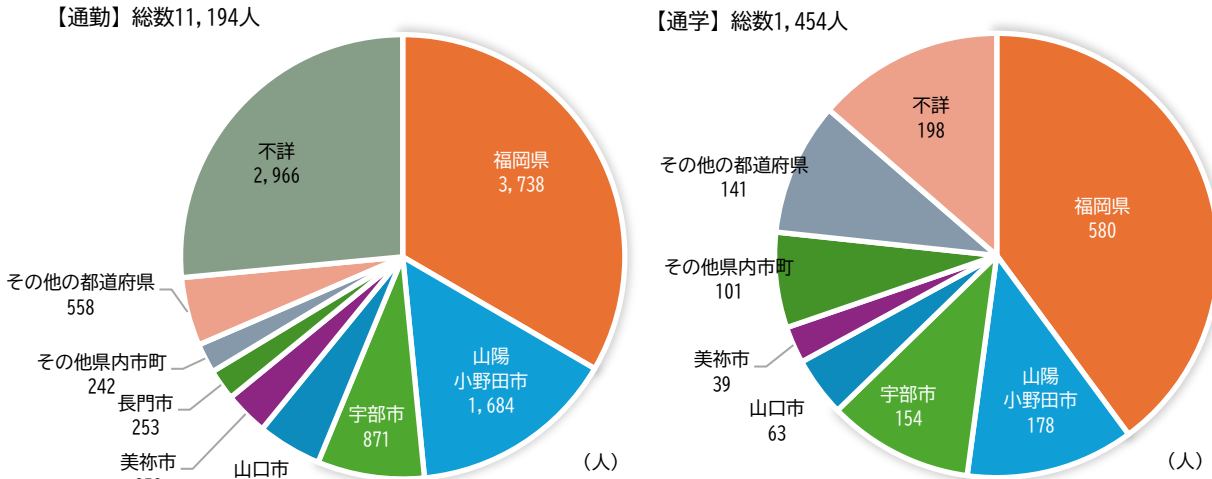
また、通勤・通学それぞれ、市内からの流出および市内への流入で最も多いのはいずれも福岡県（内、80%程度が北九州市）であり、県外の通勤・通学移動が市民生活に浸透している様子がうかがえる。

▼令和2年（2020年）下関市外への地域ごとの流出者数



出典：令和2年国勢調査

▼令和2年（2020年）下関市内への地域ごとの流入者数



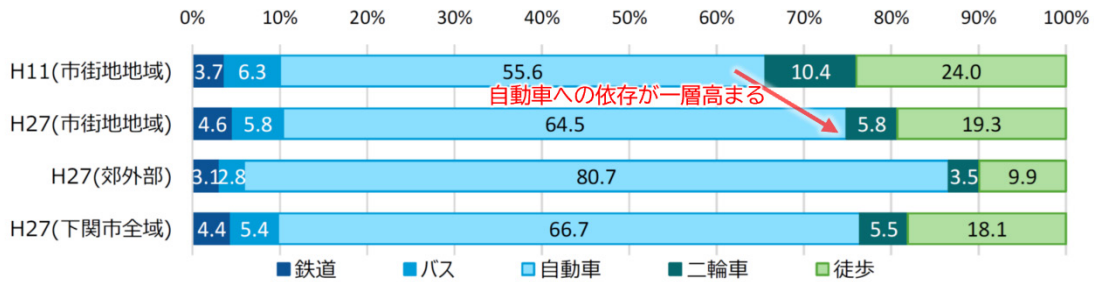
出典：令和2年国勢調査

1-3 交通

(1) 市民の交通手段

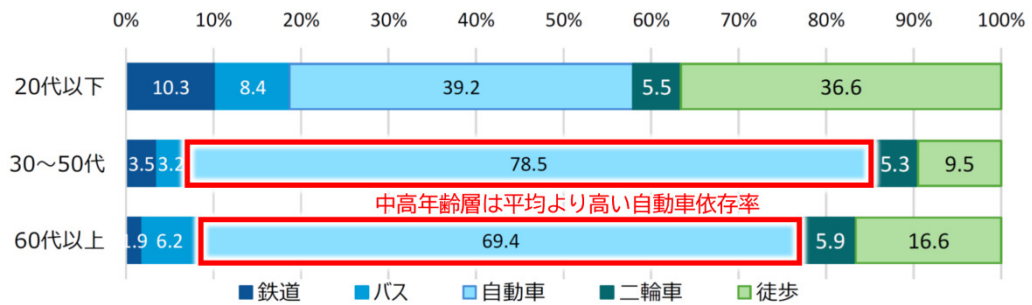
市民の代表的な交通手段として市街地地域においても自動車への依存が一層高まっており、特に30～50代で約8割、60代以上で約7割と中高年齢層には自動車への依存が高い傾向がみられる。

▼下関市の代表交通手段分担率の変化



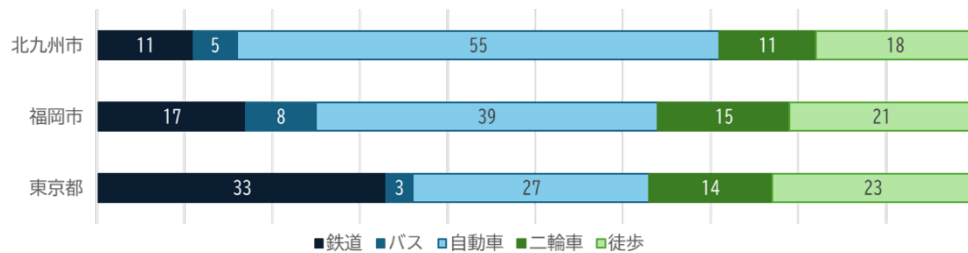
出典：下関市地域公共交通計画（令和7年（2025年））

▼年齢階層別代表交通手段分担率



出典：下関市地域公共交通計画（令和7年（2025年））

▼（参考）他都市の代表交通分担率



※北九州市・福岡市はH29、東京都はH30の調査結果

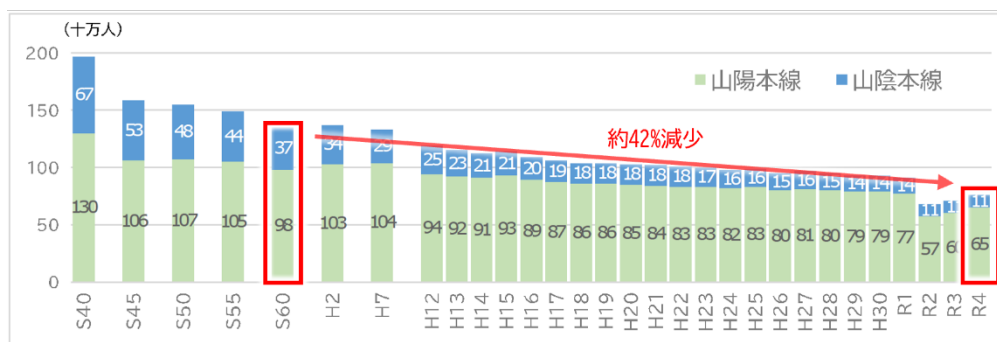
出典：北九州圏パーソントリップ調査、東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 公共交通機関の利用状況

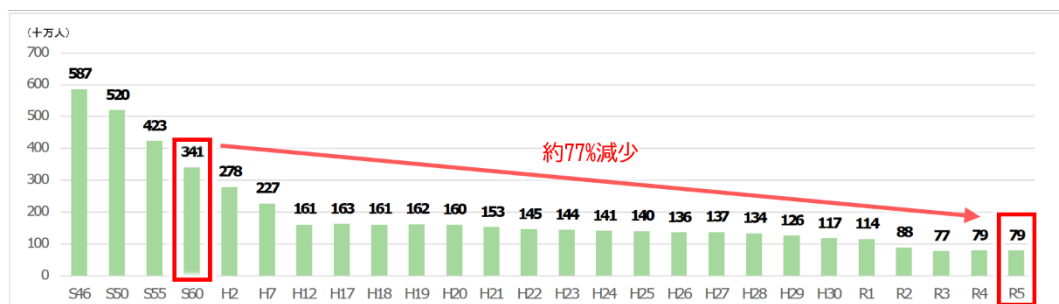
下関市の公共交通の年間利用者数はいずれの交通機関も減少傾向にあり、前回の中心市街地総合整備計画が策定された昭和 60 年頃と比較すると、鉄道は令和 4 年（2022 年）に約 600 万人減少し約 760 万人（約 42%減）、路線バスは令和 5 年（2023 年）に約 2600 万人減少し約 790 万人（約 77%減）となっており、特に路線バスの減少が大きい。

▼下関市内 公共交通の年間利用者数の推移

【鉄道】



【路線バス】



出典：下関市地域公共交通計画（令和 7 年度）

市内の鉄道駅の乗降客数は、下関駅が最も多く 1 日平均乗降客数は約 1.7 万人で、山口県内で最も乗降客数が多い駅となっている。また、下関市内他駅も県内上位に位置していることから、山口県内においては他市よりも鉄道が利用されている傾向がみられる。

▼山口県内 鉄道駅の 1 日平均乗降客数（上位 10 駅）

順位	駅名	乗降客数 (人/日)
1位	下関駅	16,436
2位	新山口駅	12,904
3位	徳山駅	12,540
4位	岩国駅	9,378
5位	新下関駅	8,656
6位	防府駅	7,120
7位	幡生駅	4,408
8位	下松駅	4,084
9位	光駅	3,942
10位	小月駅	3,260

出典：国土数値情報（令和 5 年度（2023 年））

(3) 下関市への来訪

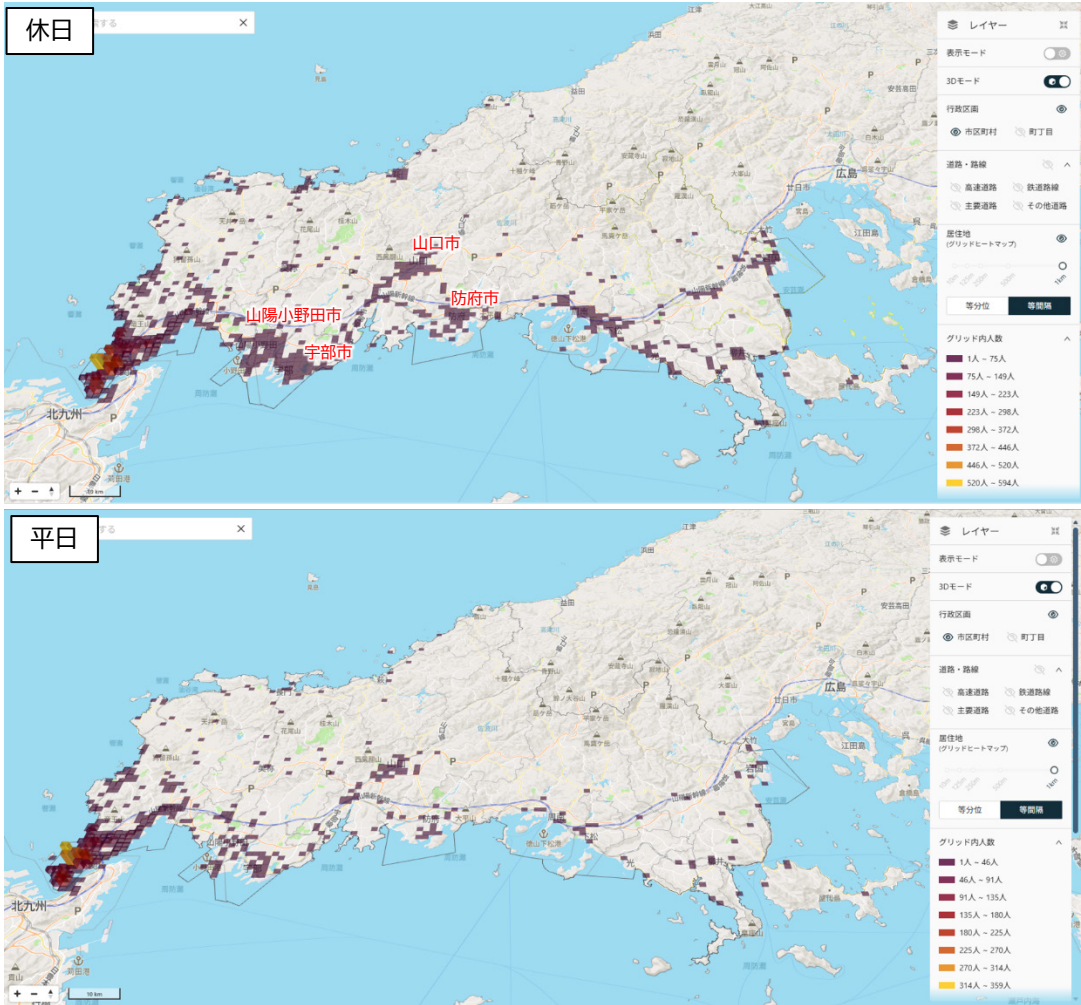
山口県内在住者のうち、休日に車・バス・タクシーを利用して下関駅周辺に訪れた人の居住地は、宇部市、山口市、防府市、山陽小野田市が多い傾向となっている。

一方で、平日は市外から車・バス・タクシーを利用して下関駅周辺エリアに訪れる人の割合は休日よりも少ない傾向となっている。

なお、ここでの下関駅周辺エリアは、竹崎町 1・2・4 丁目、細江町 1・2・3 丁目、細江新町、豊前田町 2・3 丁目、長門町、上条町である。

居住地	来訪人数（人）			
	休日		平日	
下関市	7415	87.65%	4707	93.78%
宇部市	280	3.31%	66	1.32%
山口市	171	2.02%	75	1.49%
萩市	36	0.43%	8	0.16%
防府市	107	1.26%	24	0.48%
下松市	28	0.33%	6	0.12%
岩国市	59	0.70%	14	0.28%
光市	28	0.33%	3	0.06%
長門市	65	0.77%	16	0.32%
柳井市	12	0.14%	6	0.12%
美祢市	29	0.34%	12	0.24%
周南市	66	0.78%	14	0.28%
山陽小野田市	146	1.73%	54	1.08%
周防大島町	4	0.05%	5	0.10%
和木町	7	0.08%	1	0.02%
上関町	1	0.01%	0	0.00%
田布施町	4	0.05%	3	0.06%
平生町	2	0.02%	3	0.06%
阿武町	0	0.00%	2	0.04%

▼下関駅周辺エリアに車・バス・タクシーを利用して来訪した人の居住地分布（山口県内在住者に限る）



出典：令和 6 年（2024 年）10 月 山口県在住者の位置情報データより推計
（株式会社 GEOTRA が提供する GEOTRA Activity Data）

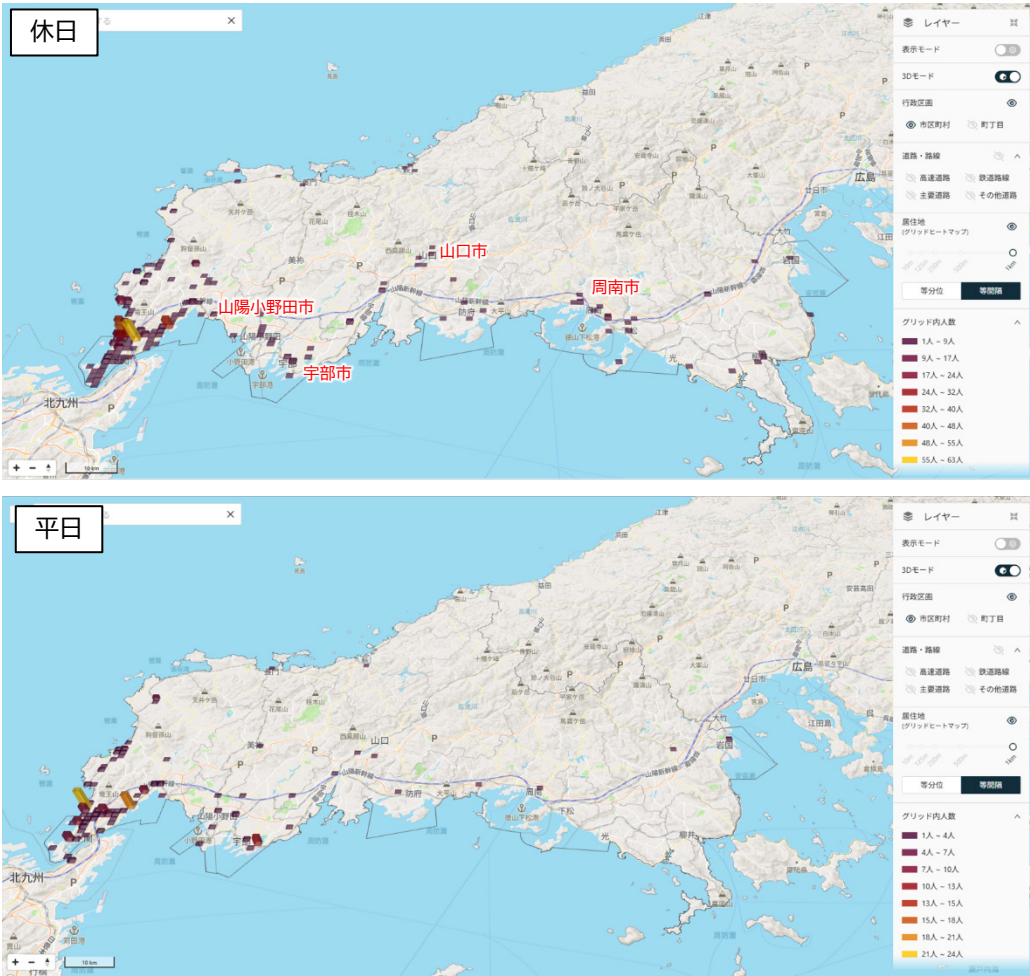
また、山口県内在住者のうち、休日に電車を利用して下関駅周辺エリアに訪れた人の居住地は、宇部市、山口市、周南市、山陽小野田市が多い傾向となっている。

一方で、平日は宇部市、山陽小野田市からの来訪者の割合が高い傾向となっている。

居住地	来訪人数（人）			
	休日		平日	
下関市	496	81.58%	165	81.68%
宇部市	19	3.13%	19	9.41%
山口市	21	3.45%	4	1.98%
萩市	3	0.49%	1	0.50%
防府市	4	0.66%	1	0.50%
下松市	6	0.99%	0	0.00%
岩国市	7	1.15%	3	1.49%
光市	1	0.16%	0	0.00%
長門市	7	1.15%	1	0.50%
柳井市	3	0.49%	0	0.00%
美祢市	0	0.00%	1	0.50%
周南市	23	3.78%	2	0.99%
山陽小野田市	16	2.63%	5	2.48%
周防大島町	0	0.00%	0	0.00%
和木町	0	0.00%	0	0.00%
上関町	0	0.00%	0	0.00%
田布施町	1	0.16%	0	0.00%
平生町	1	0.16%	0	0.00%
阿武町	0	0.00%	0	0.00%

※位置情報データについて（補足）
山口県が実施した、県内在住者を対象とした携帯電話位置情報による令和6年（2024年）10月の1カ月間の人流データ。車、バス、タクシー利用者は移動速度および移動経路により判断している。
下関駅周辺エリア内の地点に15分以上とどまっていた場合に滞在したと判断され、下関駅周辺エリアに居住している人は除かれている。

▼下関駅周辺エリアに電車を利用して来訪した人の居住地分布（山口県内在住者に限る）



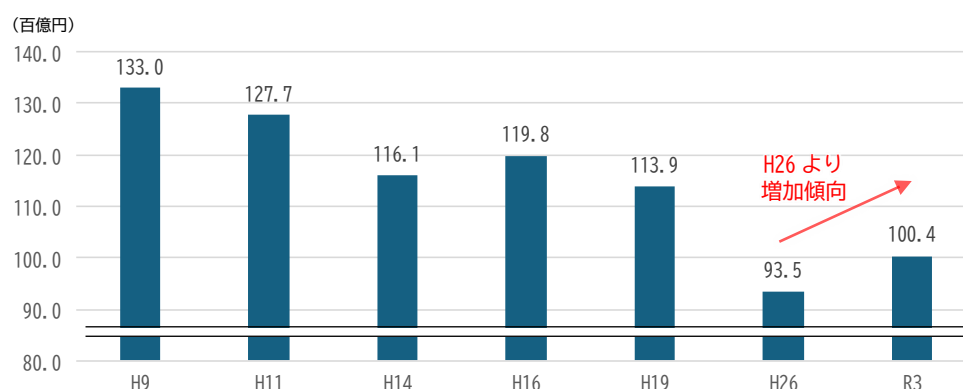
出典：令和6年（2024年）10月 山口県内在住者の位置情報データより推計
（株式会社 GEOTRA が提供する GEOTRA Activity Data）

1-4 商業

(1) 商業施設需要

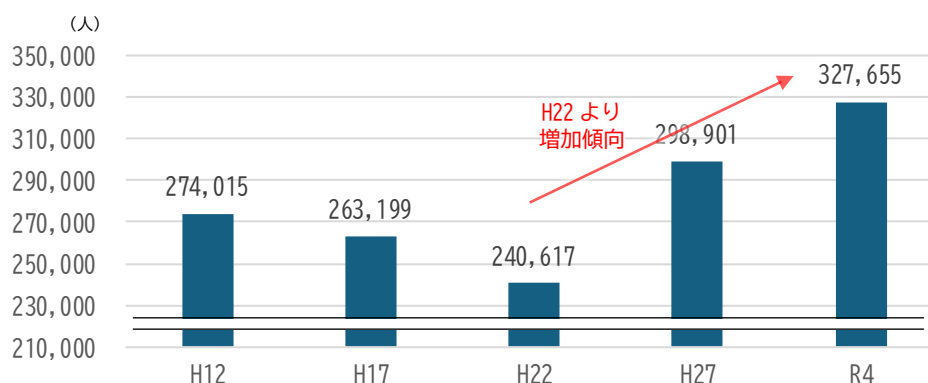
隣接する北九州市の年間販売額は平成 26 年（2014 年）以降、回復傾向となっている。また、商圈人口として下関市から訪れる人数は平成 22 年（2010 年）以降大きく増加傾向にあり、令和 4 年（2022 年）は平成 22 年（2010 年）比で 1.4 倍程度増加している。

▼北九州市小売業の年間販売額の推移（令和 3 年（2021 年）を基準とした物価換算値）



出典：北九州市商業統計調査・経済センサスより作成

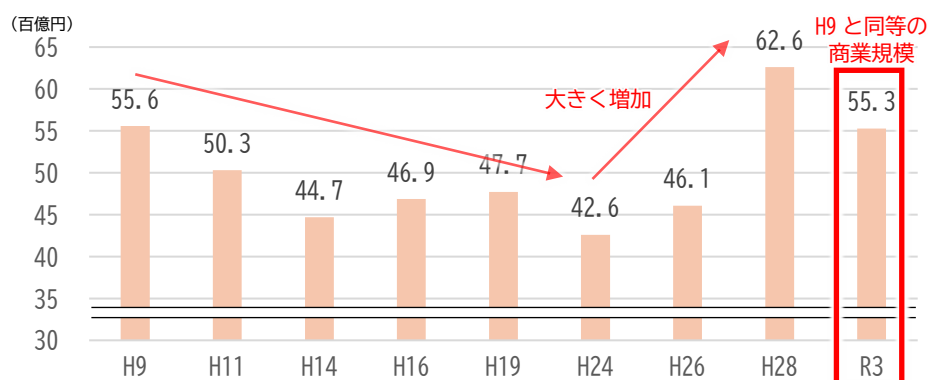
▼北九州市有効商圈人口（下関地域）の推移



出典：令和 4 年度（2022 年度）北九州市商圈調査報告書

また、博多区の年間販売額は、平成 28 年（2016 年）に大きく増加し、令和 3 年（2021 年）は減少しているものの平成 9 年（1997 年）と同等の商業規模に回復している。

▼博多区小売業の年間販売額の推移（令和 3 年（2021 年）を基準とした物価換算値）

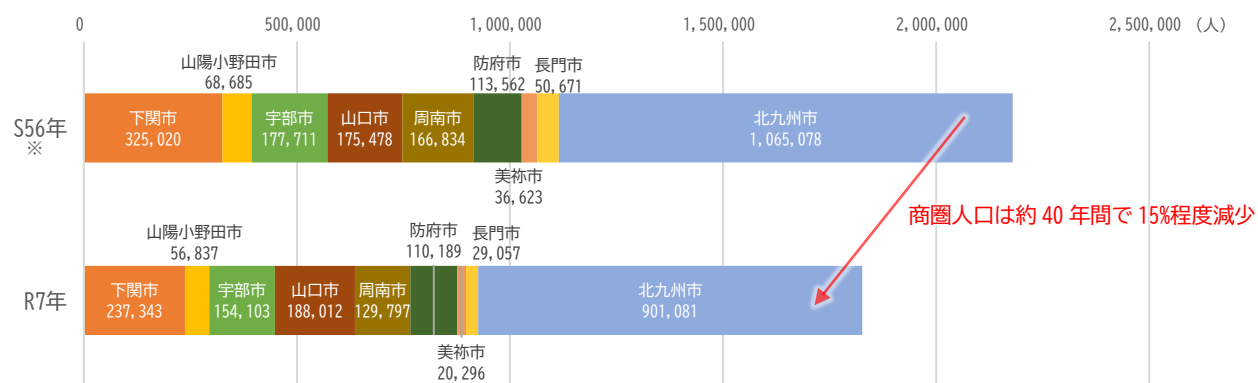


出典：福岡市商業統計調査・経済センサス

下関市に目を向けると、商業の商圈と考えられる下関市内および近隣市町の人口は、昭和 56 年（1981 年）からの約 40 年間で 15%程度減少しており、物価指数による換算値をベースとした年間商品販売額は平成 3 年（1991 年）をピークに減少し、令和 3 年（2021 年）では平成 3 年（1991 年）の約 6 割程度まで減少している。

一方で、小売業の総売場面積は平成 19 年（2007 年）まで増加傾向にあったが、それ以降は横ばいとなっている。

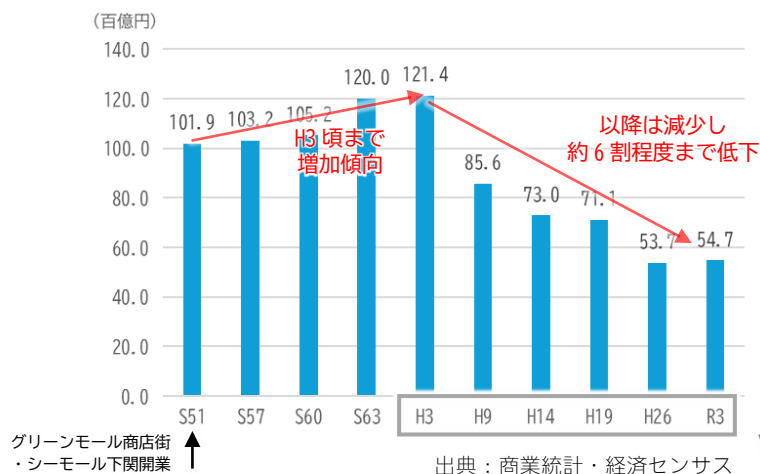
▼下関市と近隣含む商圈市町の人口推移



※北九州市のみ S55 年、市町村合併前の市町人口含む

出典：山口県人口推計、福岡県人口推計

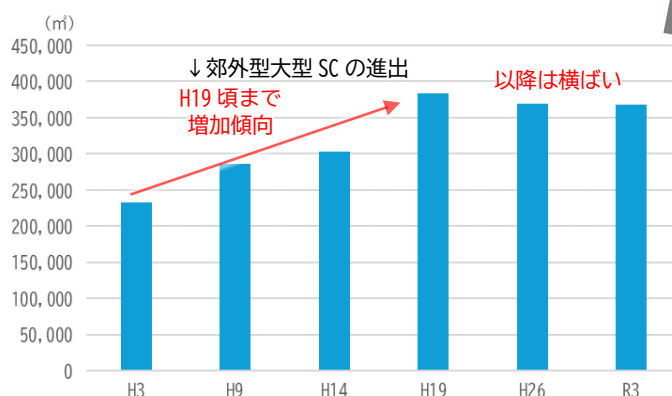
▼下関市の年間商品販売額（令和 3 年（2021 年）を基準とした物価換算値）



グリーンモール商店街
・シーモール下関開業 ↑

出典：商業統計・経済センサス

▼下関市の小売業の総売場面積

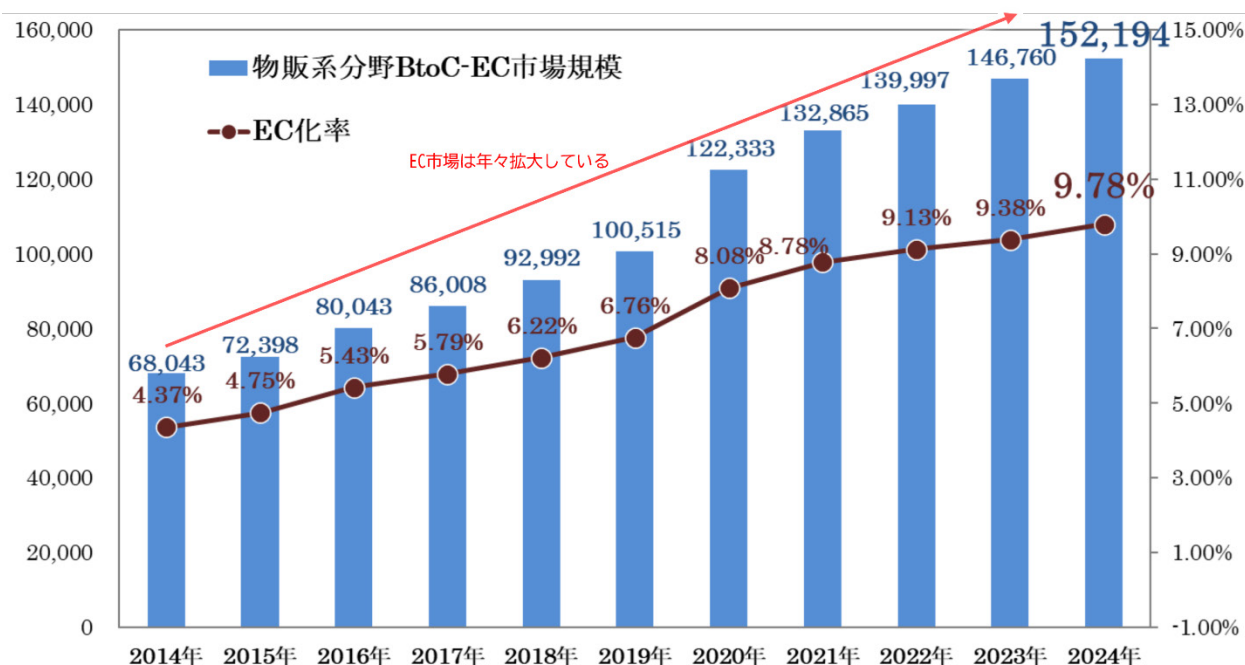


出典：商業統計・経済センサス

(2) 商品購入形態

消費者の商品購入形態として、EC（エレクトリックコマース＝オンラインショップ等電子商取引）市場の拡大が進んでおり、物販系分野はオンラインショップ等のEC市場が市場規模およびEC化率とも年々上昇傾向にあり、令和6年（2024年）で市場規模152,194億円、EC化率9.78%となっている。

▼物販系分野のBtoC-EC市場規模とEC化率の推移



出典：令和6年度（2024年度）電子商取引に関する市場調査（経済産業省）

※電子商取引に関する市場調査について（補足）

本調査は、物販系・サービス系・デジタル系の3つに分類されており、本報告書では下関駅周辺のメイン市場となっている物販系にフォーカスして整理した。

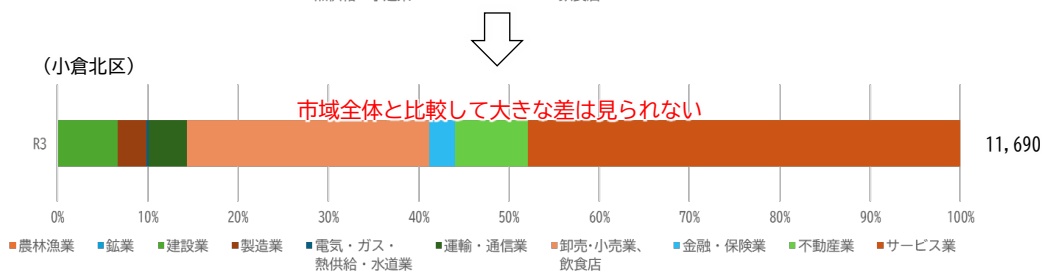
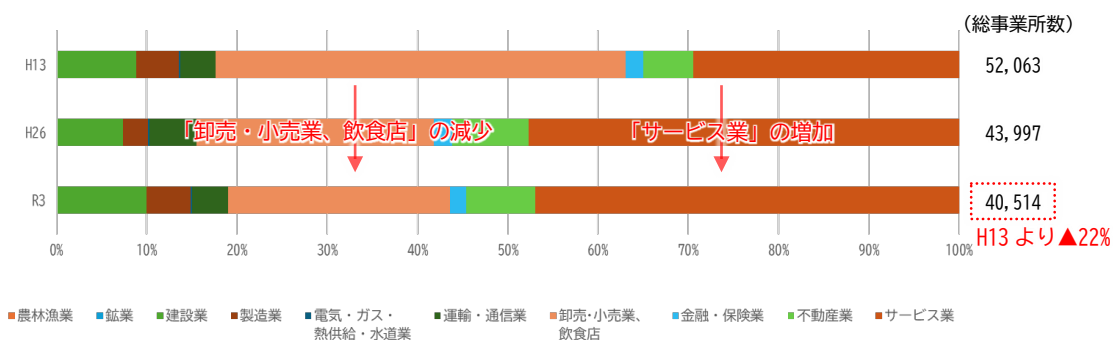
EC化率は、全商取引市場規模に対する電子商取引規模の割合であり、物販系の中でも、「書籍、映像・音楽ソフト」「生活家電、AV機器、PC・周辺機器等」が特に高く、次いで「生活雑貨、家具、インテリア」「衣類・服装雑貨等」が高くなっている。

1-5 産業

(1) 産業構成

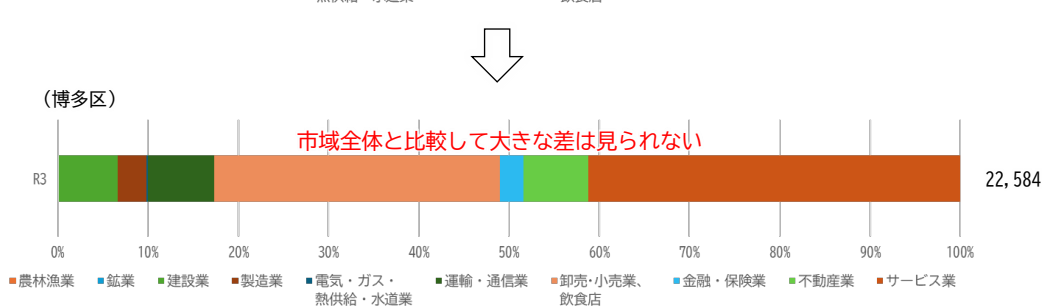
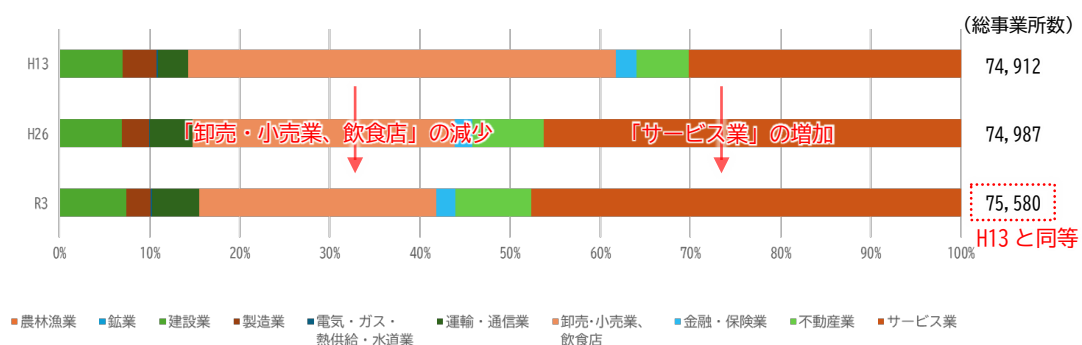
下関市の近隣都市である、北九州市・福岡市の参考構成の推移をみると、いずれの都市も、平成 13 年（2001 年）から平成 26 年（2014 年）にかけて「卸売・小売業、飲食店」が大きく減少し、「サービス業」が増加した傾向がみられる。また、総事業所数は北九州市では約 22% 減になっていることに対して、福岡市では微増している。なお、各都市の都心部の産業構成は、市域全体と比べて大きな差は見られない。

▼北九州市の産業構成の推移（事務所数）



出典：経済センサス、事務所・企業統計調査

▼福岡市の産業構成の推移（事務所数）

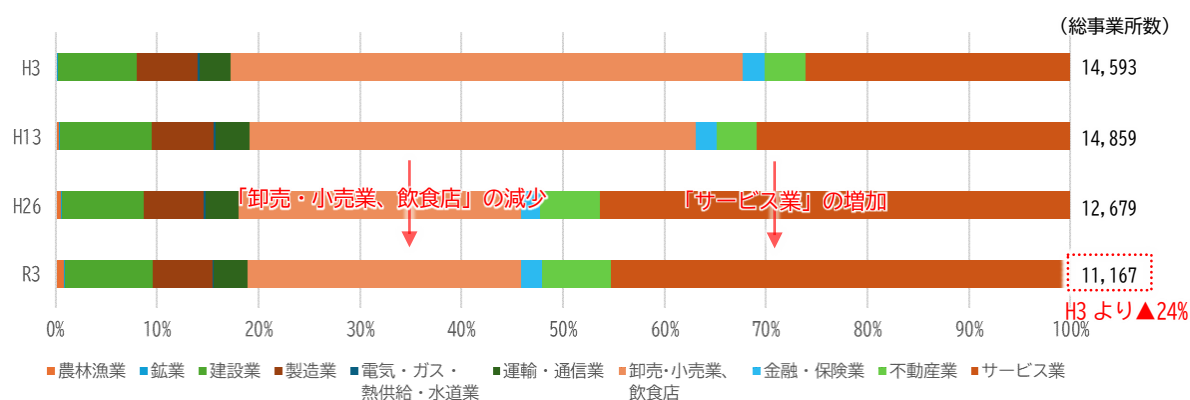


出典：経済センサス、事務所・企業統計調査

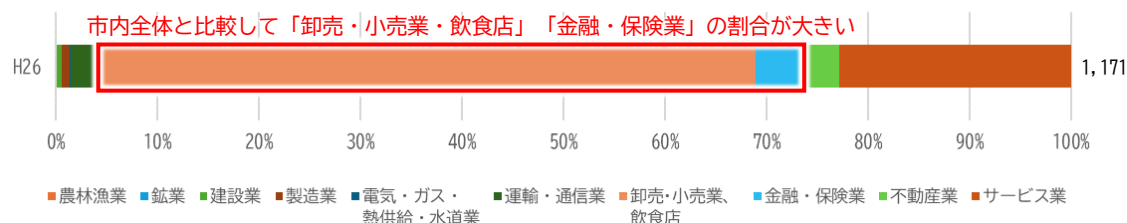
下関市の産業構成をみると、近隣都市と同様に平成13年（2001年）から平成26年（2014年）にかけて「卸売・小売業、飲食店」が大きく減少し、「サービス業」が増加した傾向がみられる。また、令和3年（2021年）の総事業所数は、平成13年（2001年）比較で約25%の減少となっており、近隣都市より減少幅は大きい。

一方で、中心市街地（下関駅前）は市域全体と比べて「サービス業」が少なく、「卸売・小売業、飲食店」や「金融・保険業」の構成比が大きい特徴がみられる。

▼下関市の産業構成（事業所数）



(下関駅前)



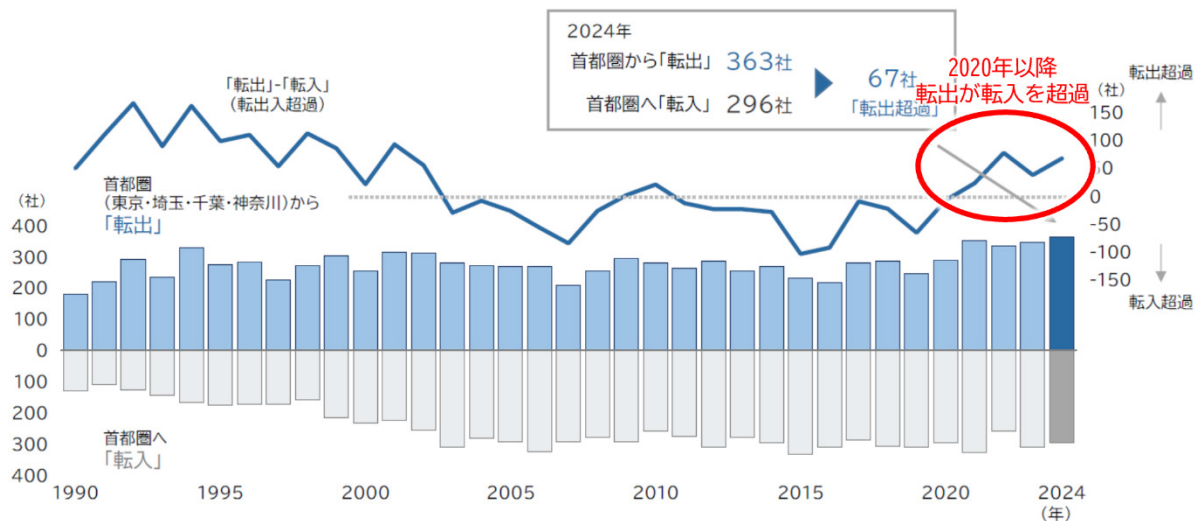
出典：山口県統計年鑑、経済センサス

(2) オフィス需要

平成 12 年（2000 年）以前は首都圏から地方へ転出する企業が超過していたが、平成 15 年（2003 年）～令和 2 年（2020 年）までは転入超過の傾向に逆転した。令和 3 年（2021 年）以降は、再び転出超過の傾向がみられる。

移転先としては、関西や福岡が多く、山口県には令和 6 年度（2024 年度）は 3 社の転入があった。

▼首都圏企業の転出動向



出典：2024 年 首都圏「本社移転」動向調査（株式会社帝国データバンク）

▼首都圏から地方への本社移転数（令和 6 年度（2024 年度））

道府県	首都圏から 転出	首都圏に 転入	転出-転入 社数
滋賀県	0	0	±0
京都府	6	10	▲4
大阪府	51	58	▲7
兵庫県	21	15	+6
奈良県	0	1	▲1
和歌山県	1	0	+1
鳥取県	0	1	▲1
島根県	1	0	+1
岡山県	5	2	+3
広島県	5	12	▲7
山口県	3	0	+3
徳島県	3	4	▲1
香川県	3	5	▲2
愛媛県	6	4	+2
高知県	0	0	±0
福岡県	19	23	▲4
佐賀県	2	2	±0
長崎県	2	2	±0
熊本県	4	0	+4
大分県	1	3	▲2

出典：令和 6 年（2024 年） 首都圏「本社移転」動向調査（株式会社帝国データバンク）

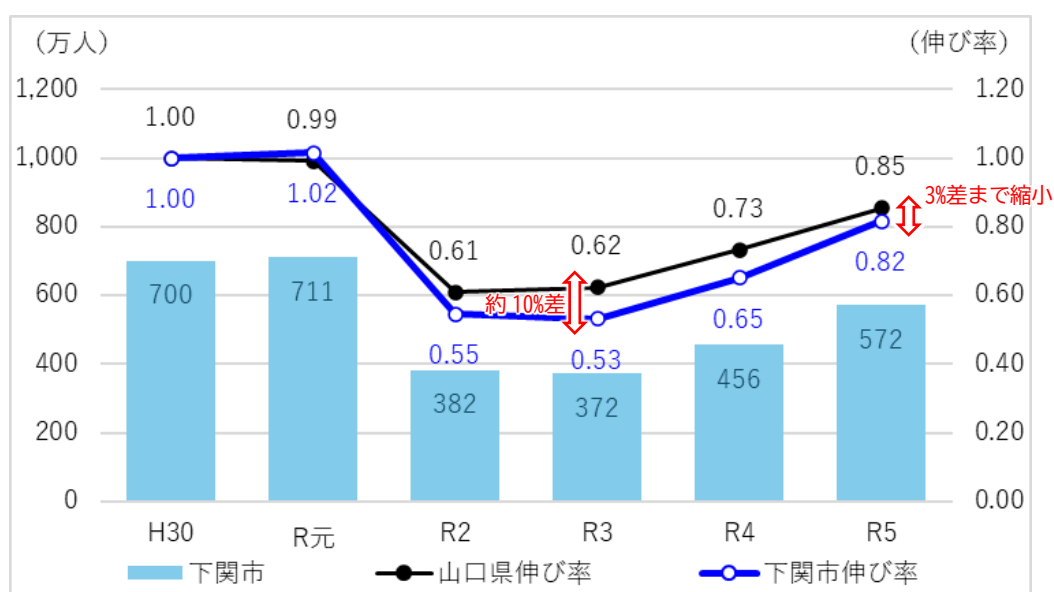
1-6 観光

(1) 観光客数の動向

下関市の国内観光客数は、平成30年（2018年）及び令和元年（2019年）は700万人程度だったが、令和2年（2020年）、令和3年（2021年）は新型コロナウイルス蔓延の影響で400万人を割り込んでいる。しかしその後増加に転じ、令和5年（2023年）には令和元年（2019年）の水準には届かないものの572万人まで回復している。

平成30年（2018年）の観光客数を1.0とした場合の伸び率は令和2年（2020年）～令和5年（2023年）は山口県全体が上回っているものの、新型コロナウイルス蔓延の影響で一時は山口県全体と比べ10%程度近く差があったが、以降は大きな回復傾向を示し、令和5年（2023年）は3%差まで縮小している。

▼国内観光客数の推移と伸び率（H30=1.0）



出典：観光客動態調査（令和6年（2024年））

(2) 市内観光スポット間の連携

下関市来訪時に国内観光客が訪れるスポットとして、唐戸市場をはじめとした唐戸エリアへの来訪率が最も高く、次いで角島（豊北・豊浦エリア）、火の山エリアが高い結果となっている。

一方で、唐戸エリアへの来訪率に対し、その他のエリアへの来訪率の差が30%以上あることから、市内複数エリアへの立ち寄りには少なく、スポット間（エリア間）の連携性が低い傾向がみられる。

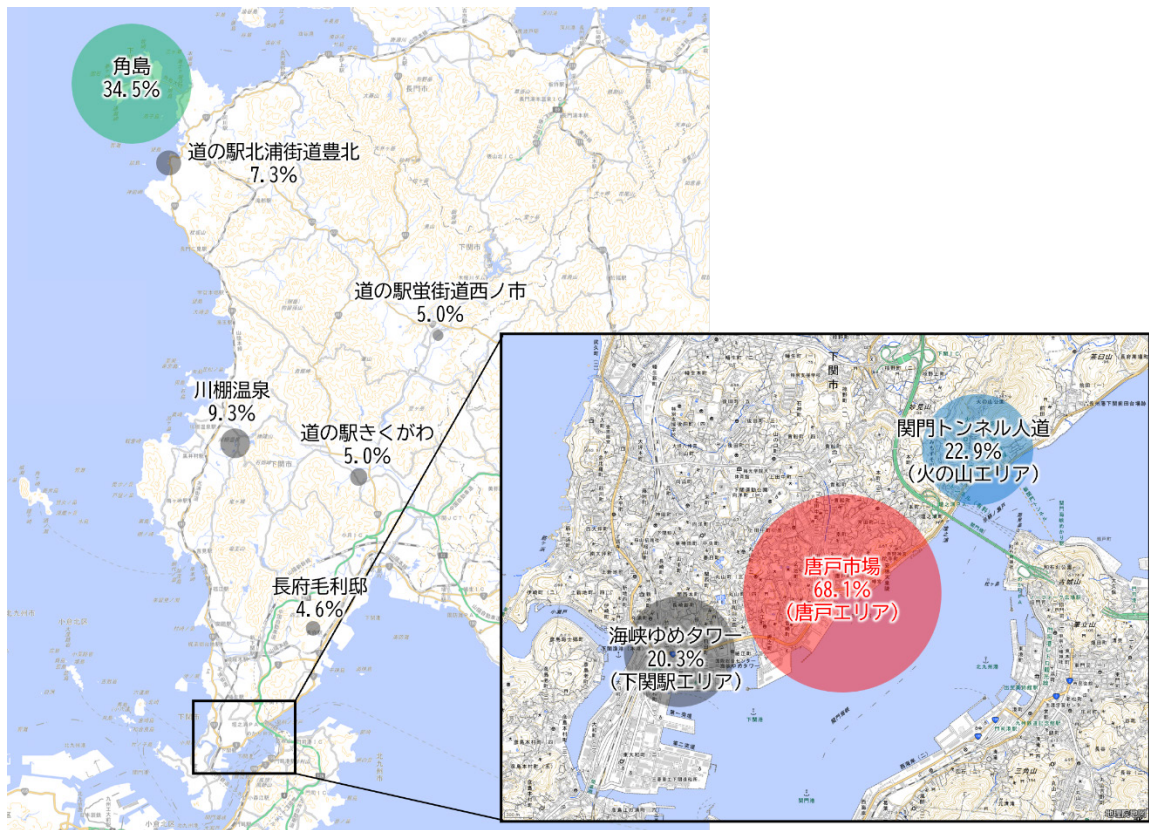
▼下関来訪時の立ち寄りスポット（上位15スポット）

観光スポット	来訪率	所在地（エリア）
唐戸市場	68.1%	唐戸エリア
カモンワーフ	35.2%	唐戸エリア
角島	34.5%	豊北・豊浦エリア
海響館	26.5%	唐戸エリア
関門トンネル人道	22.9%	火の山エリア
海峡ゆめタワー	20.3%	下関駅エリア
赤間神宮	18.9%	唐戸エリア
川棚温泉	9.3%	豊北・豊浦エリア
みもすそ川公園	9.2%	火の山エリア
巖流島	9.0%	唐戸エリア（船乗り場）
道の駅北浦街道豊北	7.3%	豊北・豊浦エリア
火の山公園	6.6%	火の山エリア
道の駅きくがわ	5.0%	豊田・菊川エリア
長府毛利邸	4.6%	城下町長府エリア
道の駅蛸街道西ノ市	3.1%	豊田・菊川エリア

他のスポットとは30ポイント以上差があり、唐戸市場を訪れた人が他のスポットを訪れていない

※所在地（エリア）は
観光ガイドマップに準ずる

出典：下関市観光動態調査（令和5年度（2023年度））



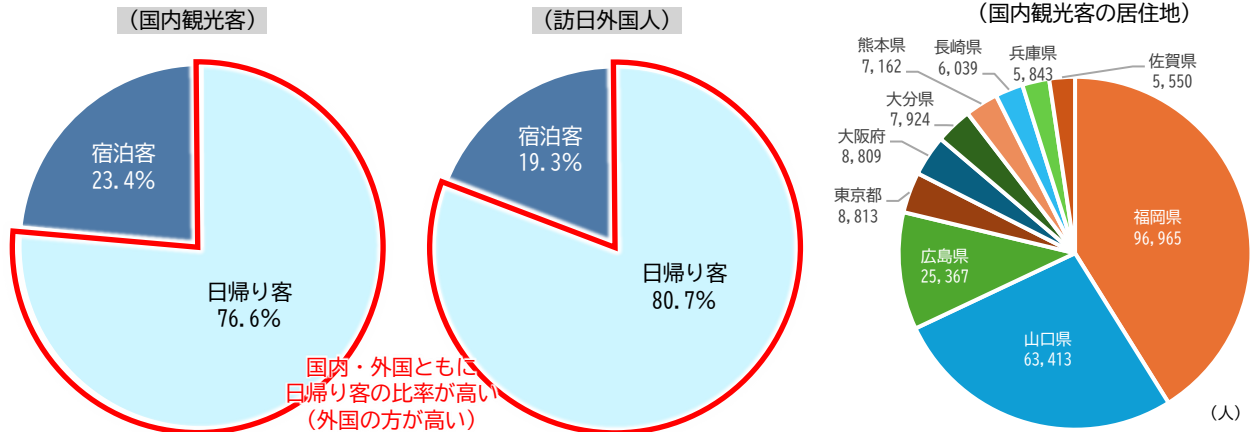
出典：国土地理院

(3) 観光客の滞在中の動向

国内観光客、訪日外国人ともに日帰り客の比率が8割近くを占めており、宿泊客の割合が少なく滞在時間が短い傾向となっている。

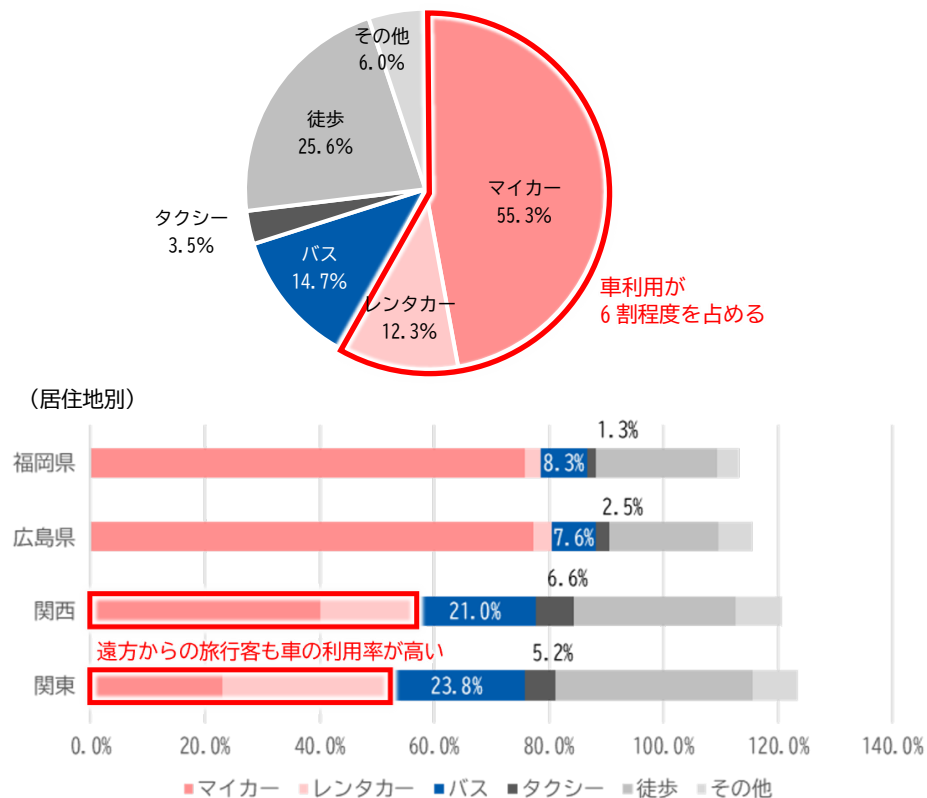
観光客の下関市内周遊時の主な移動手段は車（マイカー・レンタカー）が6割程度を占め、バスの利用者は2割未満となっている。また、居住地別にみても車を利用する割合が高い。

▼日帰り客/宿泊客の比率（令和5年（2023年）9月調査）



出典：下関市観光動態調査（令和5年度）

▼下関市来訪時の市内移動手段



出典：下関市観光動態調査（令和5年度（2023年度））

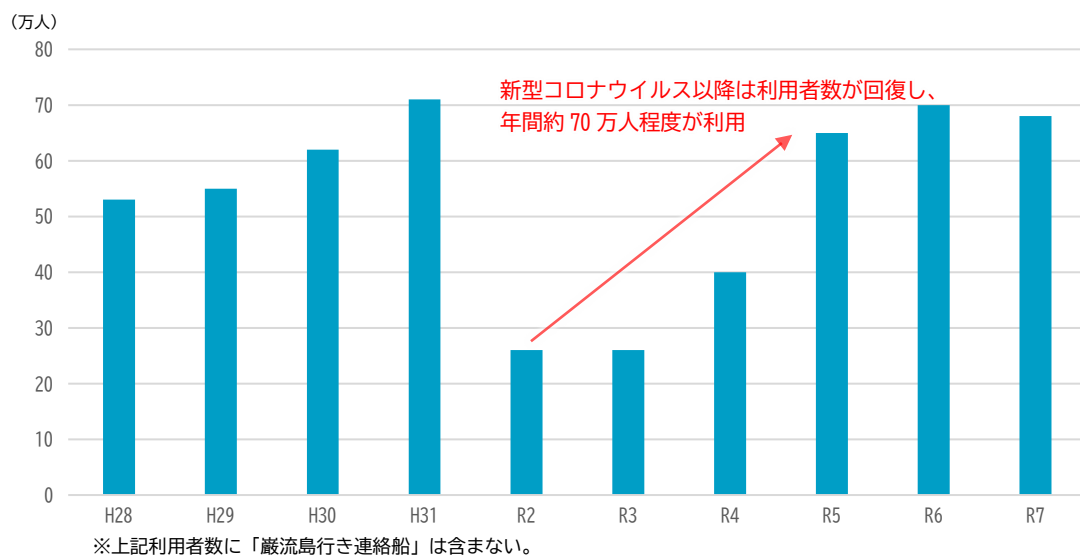
※下関市観光動態調査について（補足）

「日帰り客/宿泊客」については、モバイル空間統計データを用い、旅行客数は下関市内で2時間以上滞在した人数、宿泊客は下関市内で2時から5時（深夜帯）に2時間以上滞在した人数として抽出。
「市内移動手段」は、下関市を2018年4月～2023年3月の期間内に来訪したことがある人を対象としたWEBアンケート調査での結果。

(4) 関門航路の利用状況

関門汽船の年間利用者数は、新型コロナウイルスの感染拡大期間中に落ち込んだものの、それ以降は回復し、近年は 70 万人程度で推移している。

▼関門汽船年間利用者数の推移

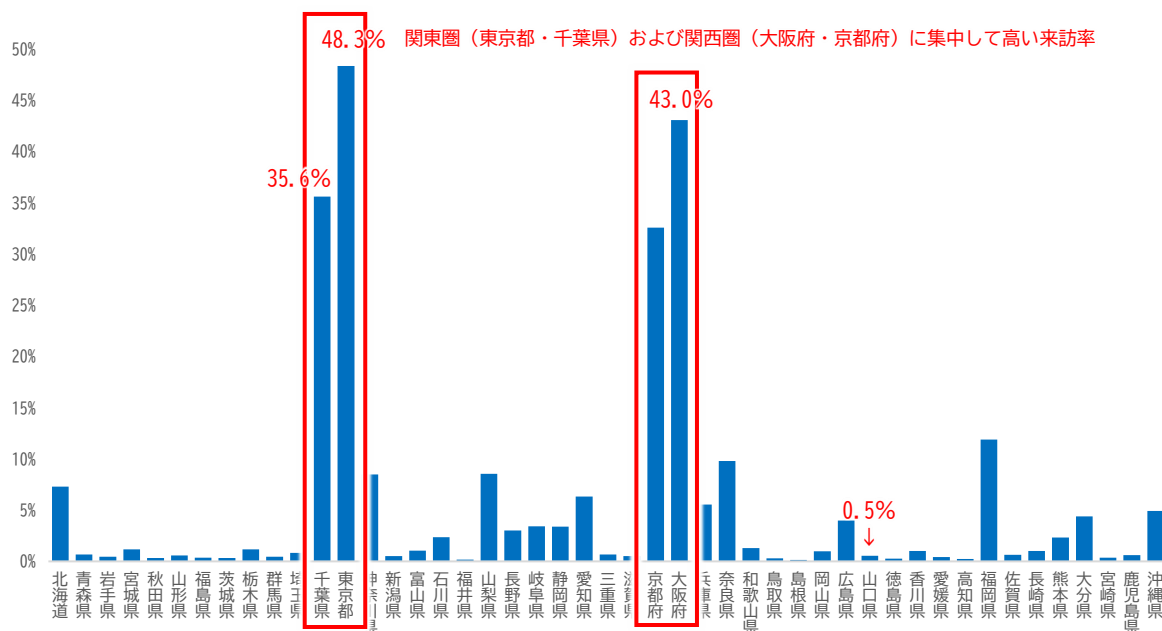


出典：関門汽船(株)より提供

(5) インバウンド観光客の動向

日本国内に訪れたインバウンド観光客は、関東圏（東京都 48.3%）および関西圏（大阪府 43.0%）に高い来訪率が示されている一方、山口県への来訪率は 0.5%となっているなど地方への来訪率は低く、都市圏を中心にインバウンド観光客が集中している。

▼インバウンド観光客の都道府県別訪問率



出典：インバウンド消費動向調査（令和 6 年（2024 年））

下関市に目を向けると、関釜フェリーについて、令和6年度（2024年度）は年間約15万人が利用しており、そのうち韓国国籍の利用者が約12.5万人（81%）を占めている。

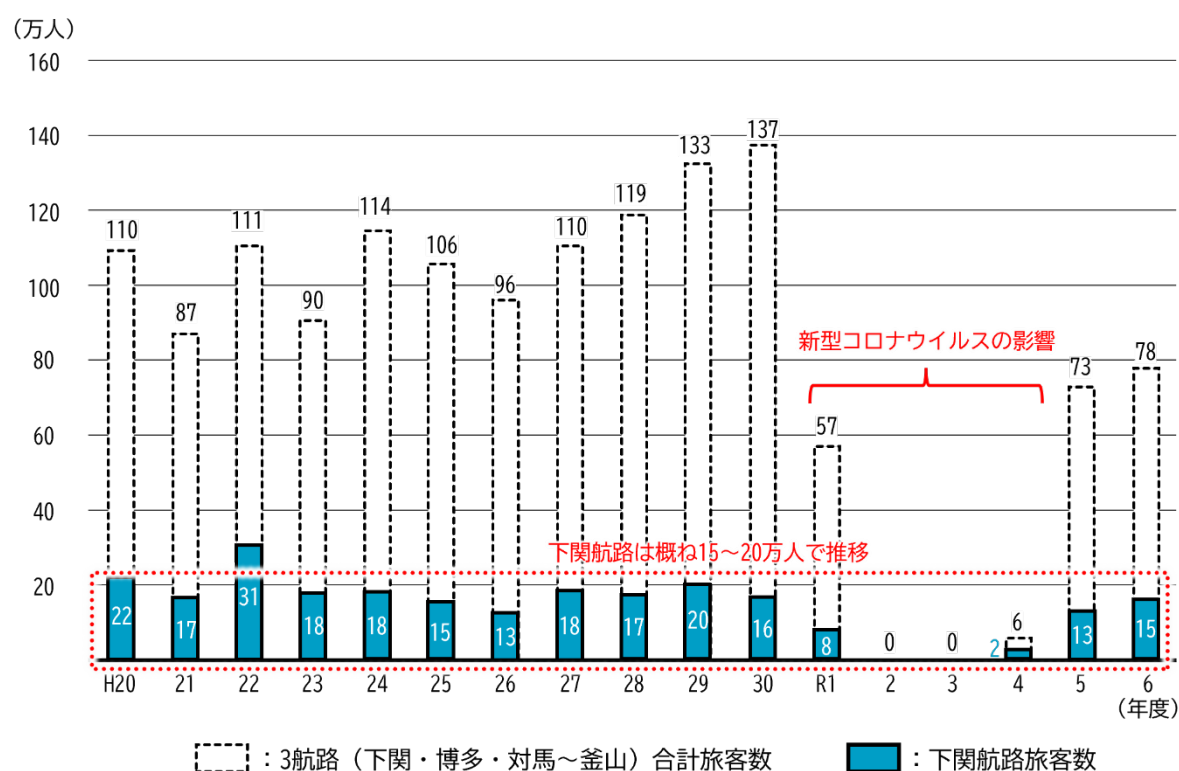
過去の旅客数の推移をみると、新型コロナウイルスの影響による期間（令和元年（2019年）～令和4年（2022年））を除き、下関航路の旅客数は概ね15～20万人程度で推移している。

▼令和6年度（2024年度）関釜フェリー 国籍別旅客者数

国籍	旅客者数(人)	構成比(%)
日本	25,672	16.6
韓国	125,576	81.0
その他	3,698	2.4
合計	154,946	19.7

出典：国土交通省九州運輸局

▼日韓旅客定期航路（下関・博多・対馬～釜山）の年間旅客数の推移

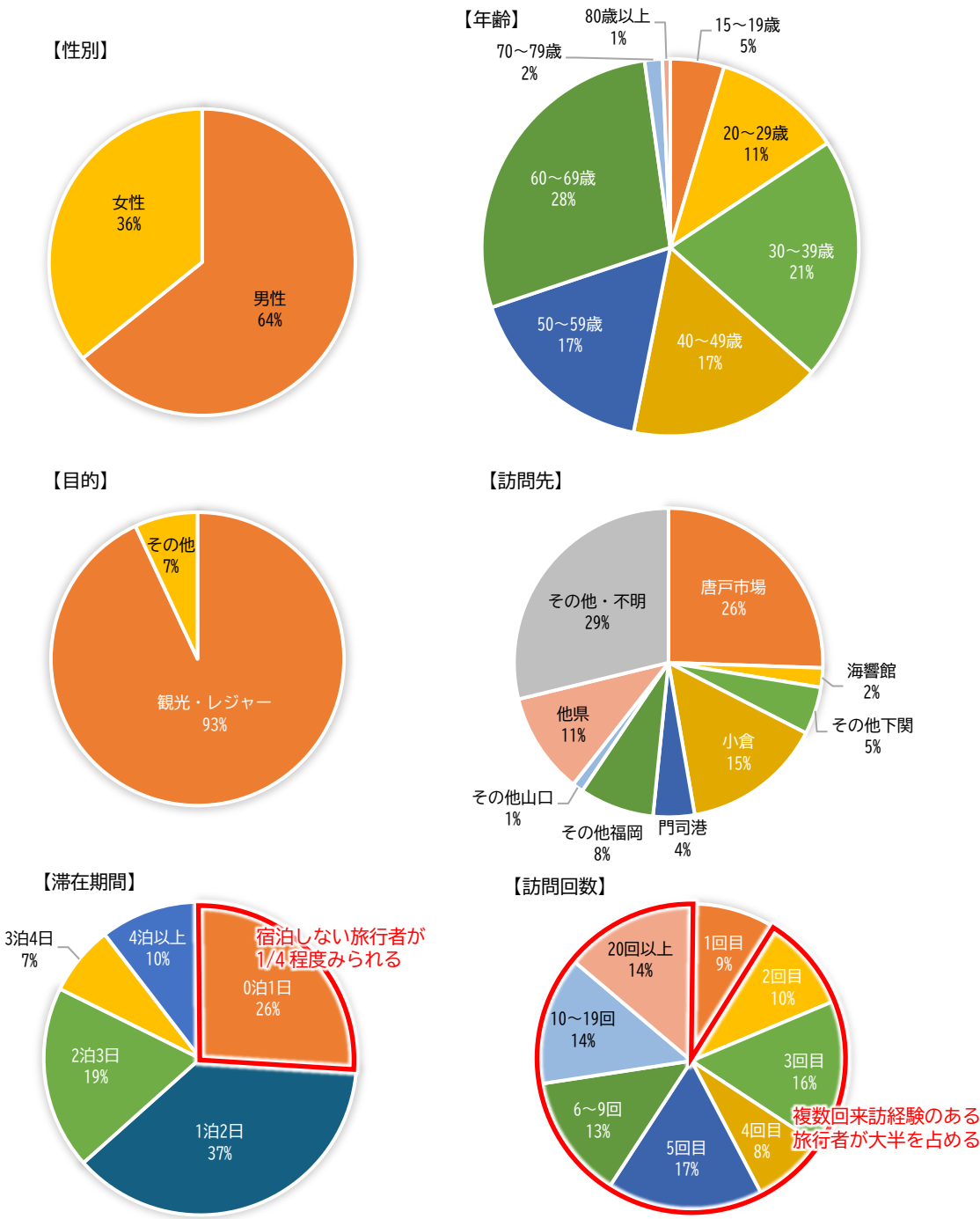


出典：国土交通省九州運輸局

下関市におけるインバウンド動向を確認するため、観光庁が実施したインバウンド消費動向調査の令和6年（2024年）4月～令和7年（2025年）3月に下関国際ターミナルで実施したアンケート調査結果を参照した。当調査結果では、年齢層は60～69歳にボリュームゾーンがみられるが幅広い世代の来訪がみられる。

インバウンド旅行者は観光目的が大半を占め、来訪時は唐戸市場等市内のスポットと合わせて、小倉・門司港等の近隣スポットを合わせて来訪している。また、滞在期間は1泊2日が最も多いものの、宿泊をしない旅行者が1/4程度みられる。加えて、複数回の来訪経験のある旅行者が多い点も特徴である。

▼下関市を来訪するインバウンド観光客アンケート調査の回答者属性、来訪目的、旅程

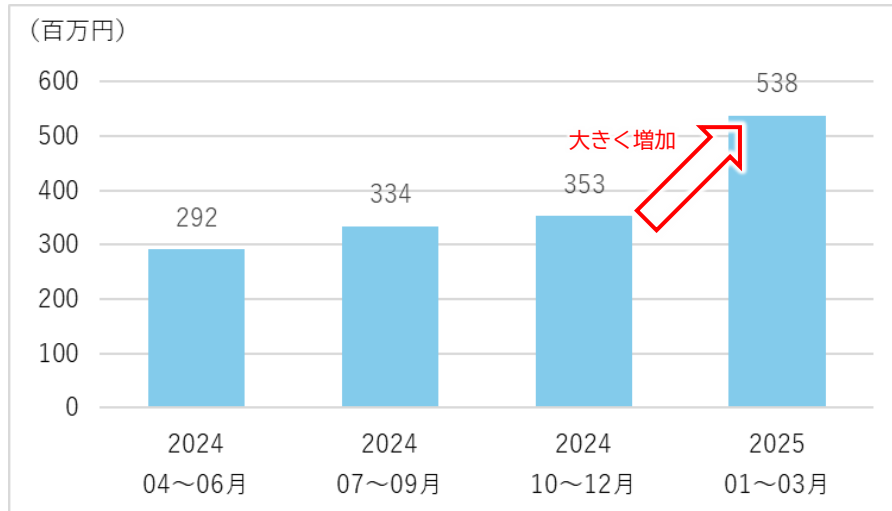


出典：観光庁インバウンド消費動向調査結果（令和6年（2024年）4月～令和7年（2025年）3月）

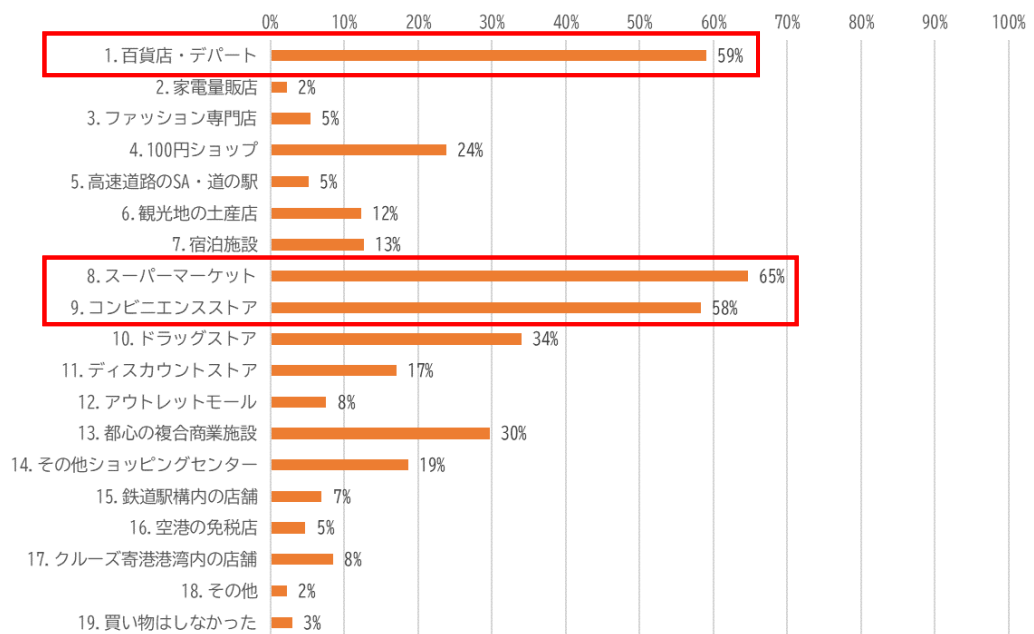
上記アンケート調査結果における消費動向調査において、下関市でのインバウンド観光消費額は令和7年（2025年）1～3月期で大きく増加しており、買い物の場所として百貨店・デパートに加え、スーパーマーケットやコンビニエンスストアも高いことから、食品や日用品等を買求める旅行客も多いと考えられる。

▼インバウンド旅行客の消費動向

【観光消費額】



【買物の場所】



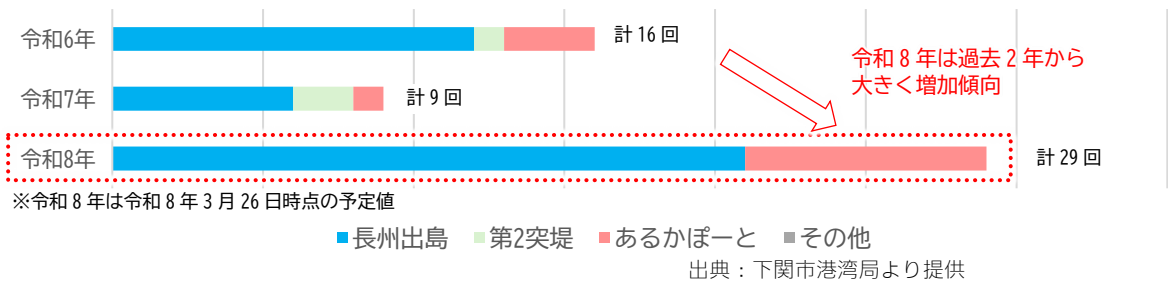
出典：観光庁インバウンド消費動向調査結果（令和6年（2024年）4月～令和7年（2025年）3月）

(6) クルーズ客船の寄港状況

下関市へのクルーズ客船の寄港回数は、バラつきがあるものの令和 8 年（2026 年）は約半年間で計 23 回の寄港が予定されており、過去 2 年と比較すると増加傾向となっている。

乗船客数は 100 人程度～5000 人程度であり、寄港時には、概ね 7～10 時間程度滞在するケースが多く、「長州出島 2 号岸壁」もしくは「あるかぼーと岸壁」への係留が多くを占めている。

▼下関市へのクルーズ客船寄港回数の推移



▼令和 6 年（2024 年）クルーズ船寄港船舶一覧表

	船舶名	サイズ (総トン数)	船籍	係留岸壁	寄港日時			乗船客数
					寄港日	入港	出港	
1月27日	メディタラニア「Mediterranea」	85,619	バハマ	長州出島2号岸壁	2024年 1月27日(土)	8:00	15:00	約2,200人
2月12日	メディタラニア「Mediterranea」	85,619	バハマ	長州出島2号岸壁	2024年 2月12日(月)	8:00	15:00	約1,500人
3月7日	メディタラニア「Mediterranea」	85,619	バハマ	長州出島2号岸壁	2024年 3月 7日(木)	13:30	21:00	約1,500人
3月24日	ダイヤモンド・プリセス	115,875	イギリス	長州出島2号岸壁	2024年 3月24日(日)	8:00	16:00	約2,000人
3月28日	チャイナ・マーチャンツ・エデン	48,000	中国	長州出島2号岸壁	2024年 3月28日(木)	8:00	12:30	約 200人
4月17日	ル・ソレアル	10,990	フランス	あるかぼーと岸壁	2024年 4月17日(水)	9:30	19:00	-
5月5日	ヘリテージアドベンチャラー (Heritage Adventurer)	8,378	ポルトガル	あるかぼーと岸壁	2024年 5月 5日(日)	9:30	22:00	97人
6月5日	ヘリテージアドベンチャラー (Heritage Adventurer)	8,378	ポルトガル	長州出島2号岸壁	2024年 6月 5日(水)	7:00	17:00	108人
6月21日	コスタ・セレーナ (Costa Serena)	114,500	イタリア	長州出島新港2号岸壁	2024年 6月21日(金)	8:00	17:00	約2,600人
6月25日	メディタラニア「Mediterranea」	85,619	バハマ	長州出島新港2号岸壁	2024年 6月25日(火)	14:00	21:00	2,102人
7月27日	ピアノランド (Piano Land)	69,840	バミューダ	長州出島新港2号岸壁	2024年 7月27日(土)	11:00	21:00	685人
8月13日	につば丸	22,472	日本	第二突堤 (17号岸壁)	2024年 8月13日(火)	13:00	23:15	349人
8月15日	MSC ベリッシマ (MSC Bellissima)	171,598	マルタ	長州出島新港2号岸壁	2024年 8月15日(木)	12:00	22:00	約5,000人
9月4日	MSC ベリッシマ (MSC Bellissima)	171,598	マルタ	長州出島新港2号岸壁	2024年 9月 4日(水)	7:00	20:00	4,400人
9月9日	メディタラニア「Mediterranea」	85,619	バハマ	長州出島新港2号岸壁	2024年 9月 9日(月)	8:00	15:00	約1,000人
12月5日	三井オーシャンフジ (MITSUI OCEAN FUJI)	32,477	バハマ	あるかぼーと岸壁	2024年12月 5日(木)	9:00	16:30	約 250人

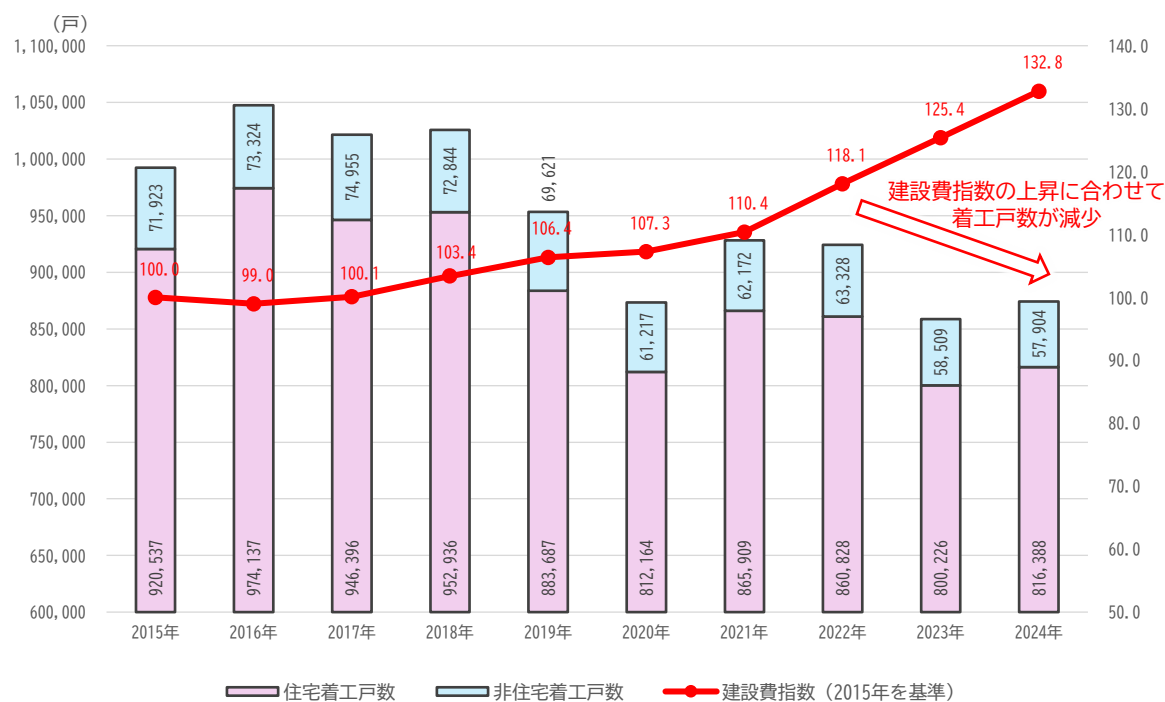
滞在時間は概ね
7～10 時間程度

1-7 その他

(1) 建設費の動向

建設費は平成 27 年（2015 年）を基準とした際に、令和 3 年（2021 年）以降上昇率が大きくなり、令和 6 年（2024 年）には約 1.3 倍程度まで上昇しており、それに合わせて着工戸数が減少している。

▼建築着工戸数と建設費指数の推移



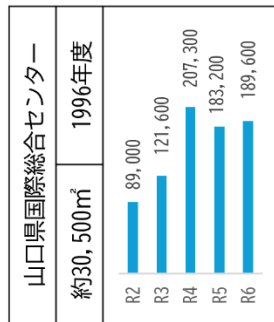
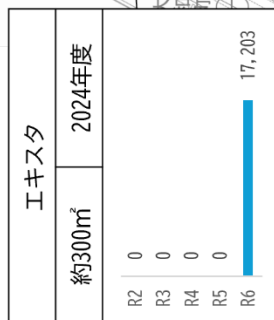
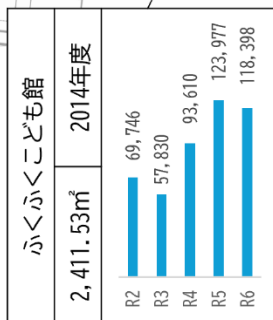
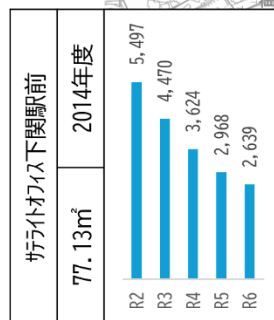
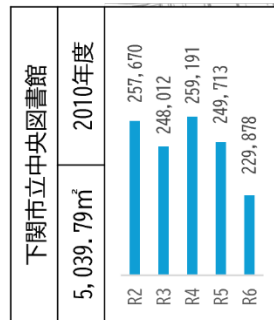
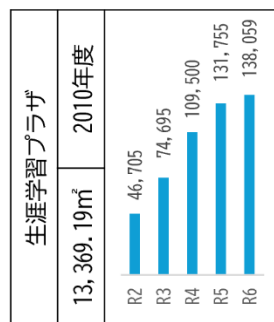
出典：建築着工統計調査（国土交通省）および建設物価調査会作成の建設費指数より作成
※建設費指数は福岡（RC）

(2) 公共施設の利用状況

下関駅前の公共施設について、新型コロナウイルスの感染拡大期間中に多く活用された一部の施設を除き、令和 5 年（2023 年）以降は利用者数の回復傾向がみられる。設置から 40 年程度が経過した施設が存在している。

次頁に下関駅前の公共施設の設置・利用状況を示す。

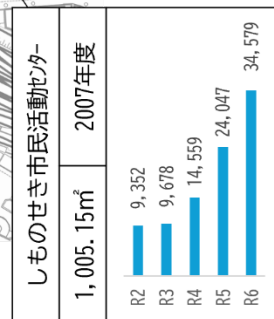
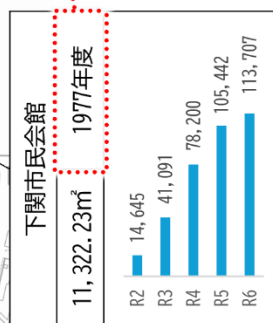
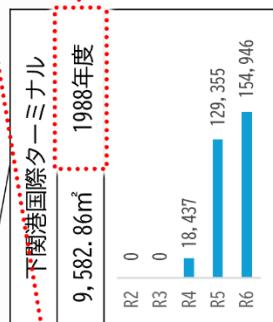
▼下関駅前の公共施設の設置・利用状況



設置から40年程度
が経過した施設

【凡例】

施設名	
延床面積	設置年度
利用者数の推移	



3章 民間事業者ヒアリング

1 ヒアリング概要

本業務において実施したヒアリング調査の概要は以下の通りである。

▼ヒアリング調査概要

調査期間	令和 7 年（2025 年）10 月～令和 8（2026 年）年 4 月		
調査対象	34 事業者・団体		
	(内訳)	業種	市内 市外
		建設・ディベロッパー等	4 6
		商業等	3 3
		ホテル業等	1 0
		金融業等	1 0
		既存ストック活用	2 2
		イベント	2
		その他関係団体（商業・産業・観光等）	10
調査方法	対面またはWEBによりインタビュー形式		
ヒアリング内容	- 参考となる実績や事業事例 - 下関駅周辺の問題点およびポテンシャル - 下関駅周辺で望まれるまちづくりの方針・進め方 - 下関駅周辺のまちづくりへの参画意欲 - 事業実施にあたって重要視する視点 - 今後望まれるまちづくりへの行政の関わり方 等		

2 ヒアリングから得られた下関駅周辺が抱える問題点

2-1 ヒアリングで寄せられた意見

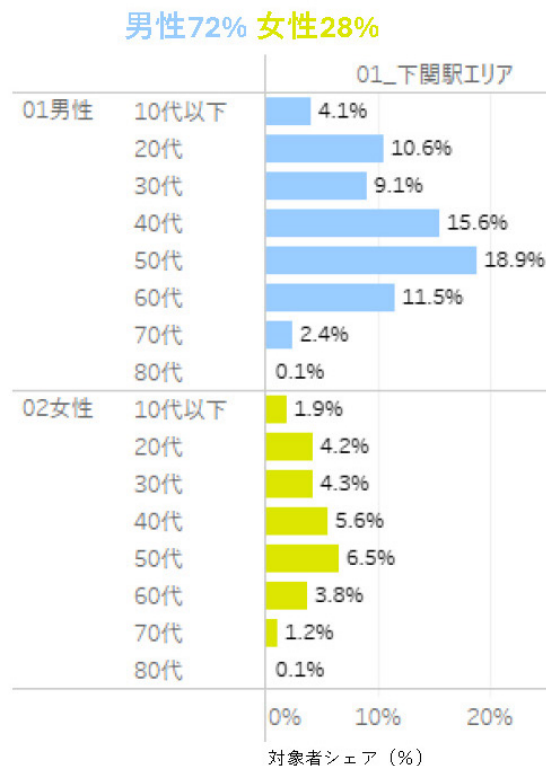
ヒアリングにおいて、民間事業者・団体から寄せられた下関駅周辺が抱える問題点に関する意見を以下に示す。

分類	主な意見
全般	・ 下関駅周辺は通過点になっており、過ごす場所や機会（目的）が少ない。降り立った時に活気のない印象を受ける。 ・ 駅前に下関を象徴するものがない。 ・ 建物に囲まれて開放感がなく、駅前や周辺施設から関門海峡を望むことができない。 ・ 市民の交通手段は自動車为中心であり、アクセスしにくい駅前で滞在・消費行動が少ない。平日は顕著である。 ・ バスの運行時間や、新幹線駅である新下関駅との接続性の悪さ等、公共交通の利便性が低い。 ・ 人工地盤（ペDESTリアンデッキ）により、1階部分が閉鎖的になっており、また普段はあまり人が通行していない。また、1階レベルのまちの良さに気づきにくくなっている。 ・ まとまった台数を駐車できる場所が少なく、駐車場が点在している。場所が分かりにくく、使い勝手も悪い。 ・ 下関駅周辺になにがあるのか分かりにくい。 ・ 下関駅周辺は歩いて楽しい景観になっていない。 ・ バスの定期売り場、総合案内などが点在している。 ・ ビルの老朽化が進んでいる。
商業	・ 郊外型ショッピングセンターができたことで、買い物の利便性等から商業施設の客数が減少している。 ・ EC普及により地域の消費が低下している。 ・ 施設規模が過剰になっている。 ・ 店舗から駐車場への動線が悪く、使い勝手が悪い。 ・ 福岡（博多）にも容易に行き来できるため、客が流れてしまっている。 ・ 既存施設のテナントの撤退、空いている状況がイメージを悪化させている。
産業	・ ライフスタイルの変化により業務床需要が低下している。 ・ 駅周辺のオフィスビル入居者は地元企業であり、市外・県外企業の誘致は難しい。 ・ 働き口（働ける場所）が少ないため、人が集まりにくい。 ・ MICE開催時に、宿泊需要や飲食需要を取り込めていない。
居住	・ マンション開発において、建設費の高騰により分譲価格・賃料が地元住民の購買力を超える可能性がある。 ・ 駅前居住の促進が、下関駅周辺の需要向上に十分につながっていない。 ・ 小学校の統廃合が進み、ファミリーの絶対数が減少している。 ・ 学生が通学のために下関駅に下車しても、駅周辺に徒歩で通学できる学校はなく、他の交通機関等により乗り換えて通学している。
観光	・ 観光資源はあるが、観光に関する発信が不足している。下関、北九州は観光にシフトしてきているが、シフトしきれていない。国内旅行者も取り込めていない。 ・ 現状では長期滞在が難しい。 ・ 下関らしい食を楽しめる場所が駅周辺にない。 ・ 駅から唐戸等、主要な観光スポットには距離があり、徒歩での移動が難しく、連携していない。 ・ 観光客の多くは公共交通機関を利用していない。

また、ヒアリングの中で中小企業連携協同組合Shingariからご恵与いただいた資料を紹介する。
その資料では下関駅周辺エリアに来訪する層は、40代・50代の男性がメインとなっており、エリアに対する満足度は、若年層（10代～20代）や女性が特に低い傾向が見られる。

▼下関駅前エリアの来訪者属性（性別・年齢）

Vポイントアプリ利用者の位置情報をもとに、
計測地点（下関駅・大丸下関/シーモール・国際フェリーターミナル）
に立ち寄った人の性別・年齢を取得した属性データ



▼下関駅前エリアの満足度

直近3年以内に下関に来訪経験の人を対象としたアンケート調査において、
下関駅エリアの満足度を聞き取りした調査結果（N=811 サンプル）
※満足=5、やや満足=4、どちらともいえない=3、やや不満=2、不満=1 とし、回答者の平均点から算出

	総計	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
男性	3.09	2.33	2.78	2.93	3.21	3.20	3.24	3.15
女性	2.89	2.30	2.59	2.92	3.02	2.97	2.83	2.78
総計	3.01	2.32	2.70	2.92	3.13	3.12	3.11	3.03

若年層・ファミリー層の満足度が平均を下回る

※本調査における下関駅エリアの定義は、
「下関駅から、シーモール下関、グリーンモール商店街、市民会館、
市民活動センター等も含めた範囲までを想定」とされている。

出典：中小企業連携協同組合 Shingari
KANMON YELL プロジェクトによる調査結果

2-2 総括

以下に下関駅周辺の抱える問題点の総括を示す。

項目	概要
利用者層	若年層～ファミリー層の下関周辺に対する満足度が平均以下となっており、利用者も高齢層に比べて少ない傾向となっている。
回遊性・滞在性	鉄道来訪者の下関駅周辺における滞在性・回遊性が低く、素通りされている。
車でのアクセス	駐車場配置や渋滞の影響から自動車でのアクセスにストレスがある。
都市空間	駅前広場が分散・複層化していることから、閉塞感の強い空間となっている。
建物の築年数	下関駅～唐戸エリアの動線は、建物の築年数が異なるエリアが混在しており、一体感の低いまちなみとなっている。
地価（路線価）	路線価はエリア全体で減少傾向となっており、特にグリーンモールや豊前田通りにおいては、平成18年（2006年）からの約20年間で約50%の減少となっている。
就労場所	単位面積あたりの事業所数、従業員数ともに、近隣都市に比べ少ない傾向にある。
公営住宅	建設から数十年が経過した市営住宅が増加し、老朽化が進行している。
斜面地住宅	斜面地に建つ密集住宅の空き家化が進行している。
唐戸との連携	唐戸エリアとの連携性が低く、エリア間の移動があまり見られない。

2-3 各問題点の概要

(1) 回遊性・滞在性

下関駅の駅利用者で下関駅周辺エリアに滞在する人々は休日で約 16%、平日で約 9%となっている。また、滞在場所は下関駅前の商業施設や交通広場が主となっており、各エリアへの回遊が少ない現状となっている。

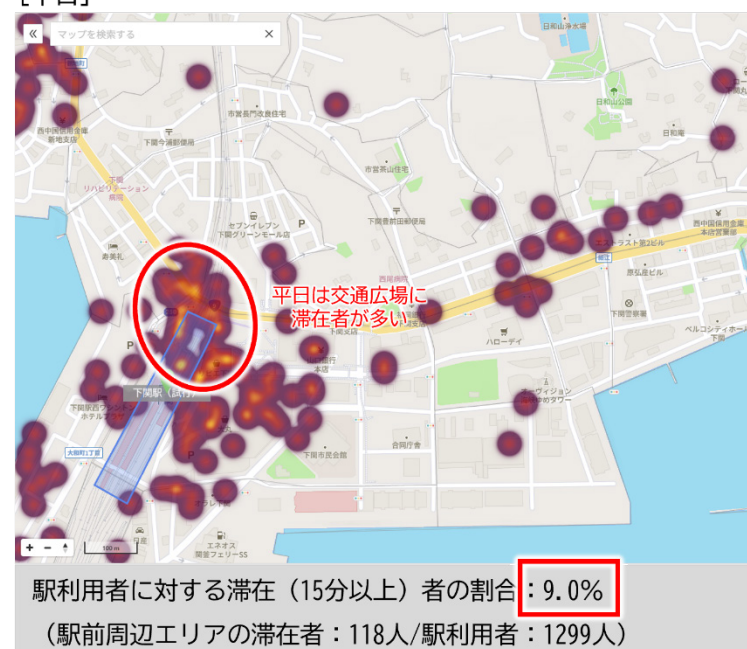
▼下関駅利用者の駅前周辺エリアにおける滞在状況

位置情報データをもとに、下関駅（図中で四角囲みのエリア）を通過した人※が、下図に示したエリア内に 15 分以上滞在した割合を示す。（エリア内の居住者・勤務者を除く）
※通過者の人数は休日 1066 人、平日は 1299 人となっている。

[休日]



[平日]

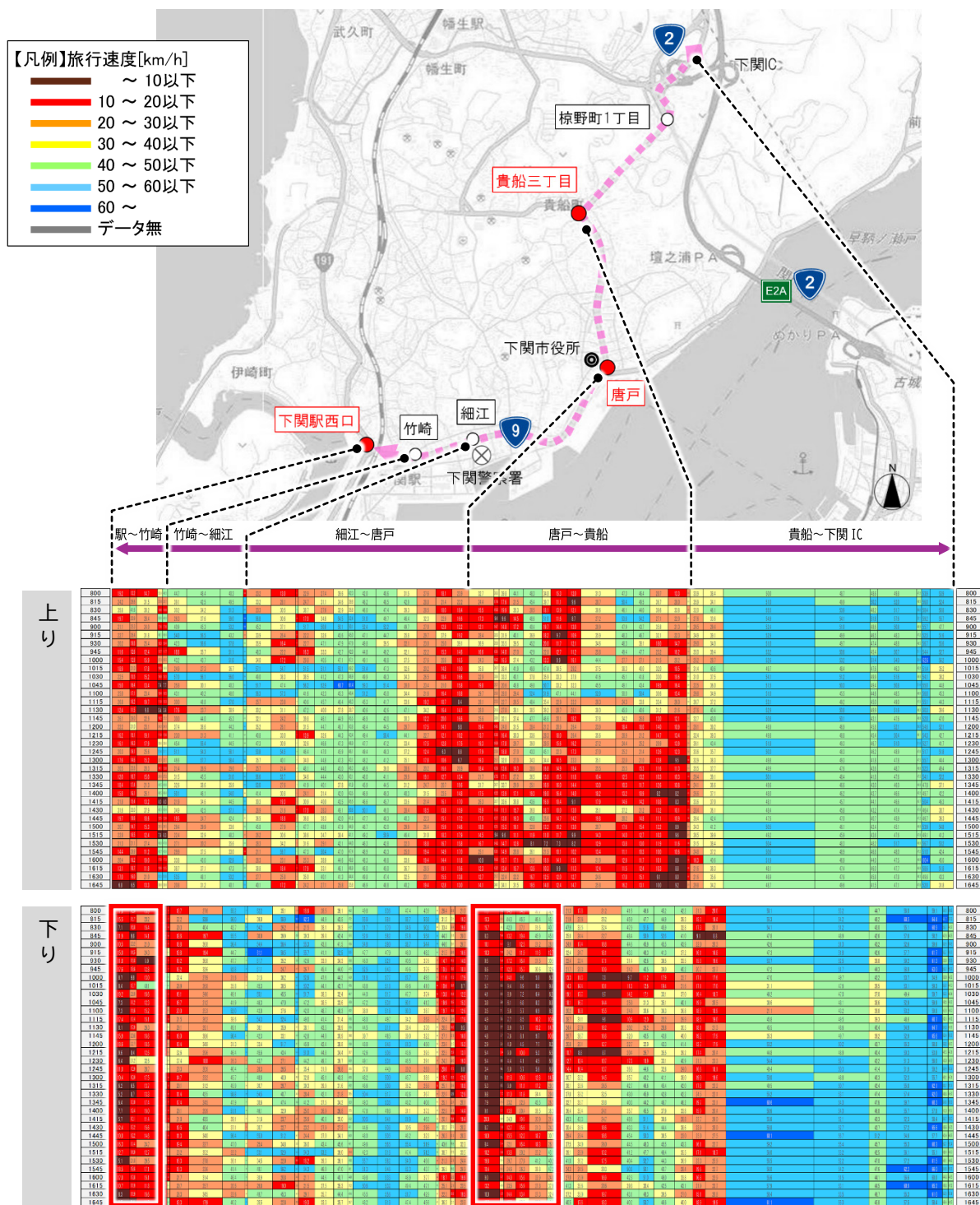


出典：令和 6 年（2024 年）10 月 山口県在住者の位置情報データより推計
（株式会社 GEOTRA が提供する GEOTRA Activity Data）

(2) 車でのアクセス

下関ICや国道2号線から、下関駅周辺に向かう（下り）際に、日中の時間帯において唐戸交差点（貴船～唐戸間）や下関駅西口交差点（竹崎～下関駅間）で断続的に渋滞が発生しやすく、自動車での来訪者にストレスを与えやすい状況となっている。

▼主要道路における渋滞の発生状況



出典：令和7年（2025年）9月14日 下関市唐戸地区周辺の旅行速度の状況
（国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所）

(3) 都市空間

下関駅前は、人口同規模の中核都市における主要駅前の広場と比較して、全体面積に大きな差はないが交流空間の面積が小さい。

加えて、広場が東口・西口・南口に分散しており、またペDESTロリアンデッキにより複層させることで面積を確保していることから、閉塞感が強い印象を与えていると推察される。

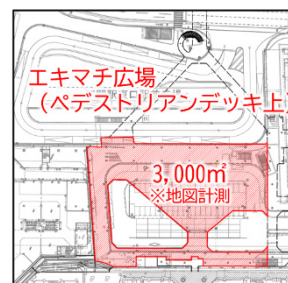
▼人口同規模の中核都市における主要駅の駅前広場と下関駅の駅前広場の比較

駅名	駅前広場 全体面積	内訳	
		交通空間	交流空間
山形駅	17,400㎡	10,400㎡	7,000㎡
甲府駅	15,900㎡	10,400㎡	5,500㎡
秋田駅	26,370㎡	23,170㎡	3,200㎡
旭川駅	22,000㎡	13,000㎡	9,000㎡

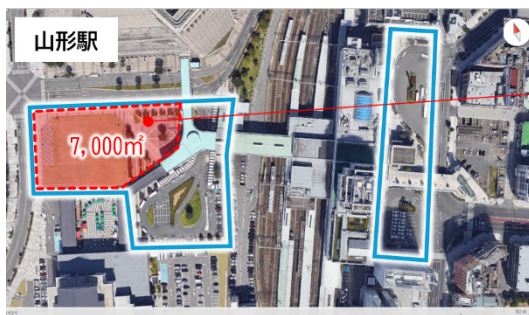
下関駅前の 広場	面積	内訳	
		交通空間	交流空間
東口広場	10,600㎡	10,600㎡	
西口広場	1,700㎡	1,700㎡	
南口広場	5,000㎡	5,000㎡	
エキマチ広場	3,000㎡		3,000㎡
合計	20,300㎡	17,300㎡	3,000㎡

他駅と同等規模

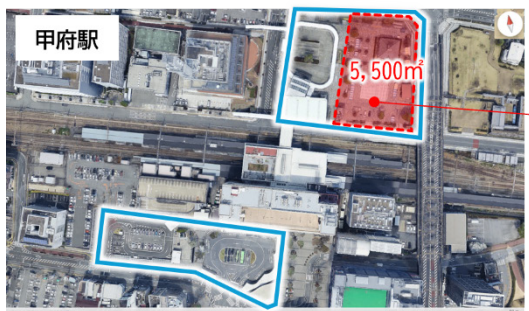
他駅よりも規模が小さい



出典：令和6年度（2024年度）都市計画現況調査（国土交通省）※内訳は地図より計測



出典：<https://www.hagamichiya.com/news/entry-2831.html>



出典：<https://www.kitagucchi.com/archives/65>

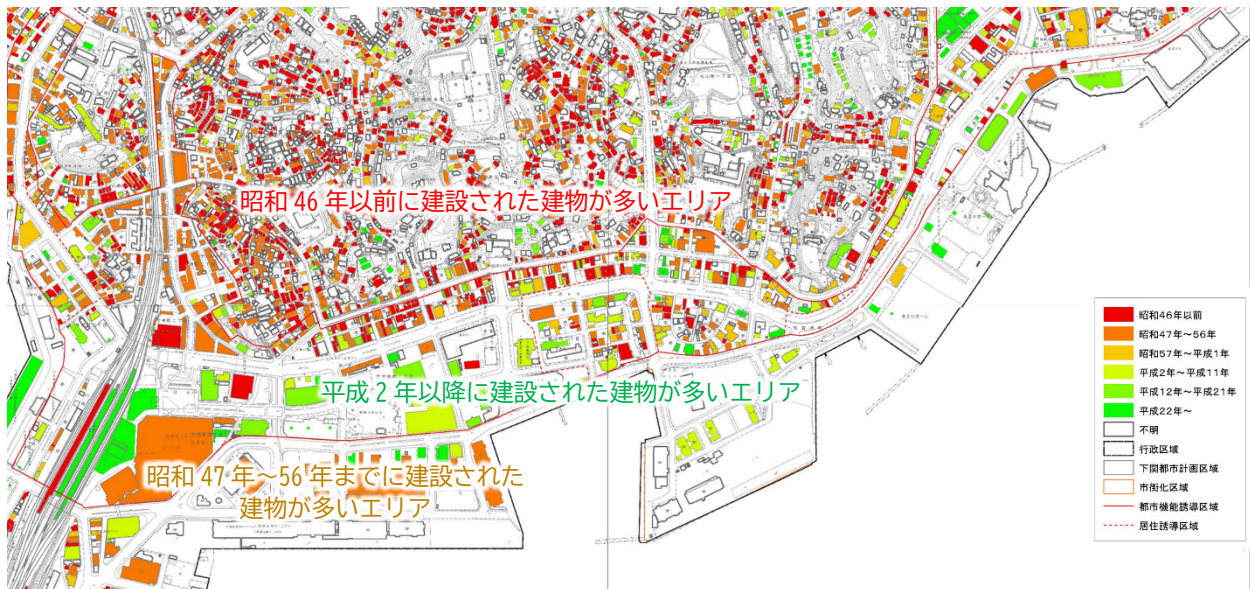


(4) 建物の築年数

下関駅周辺から唐戸までの建築物の築年数をみると、エリア毎に建物の築年代が異なる傾向が確認でき、一体感を感じにくいまちなみとなっていることが想定される。

築 40 年程度の建築物が多く存在し、施設の老朽化が進んでいる。

▼下関駅～唐戸エリア間の建築物築年数

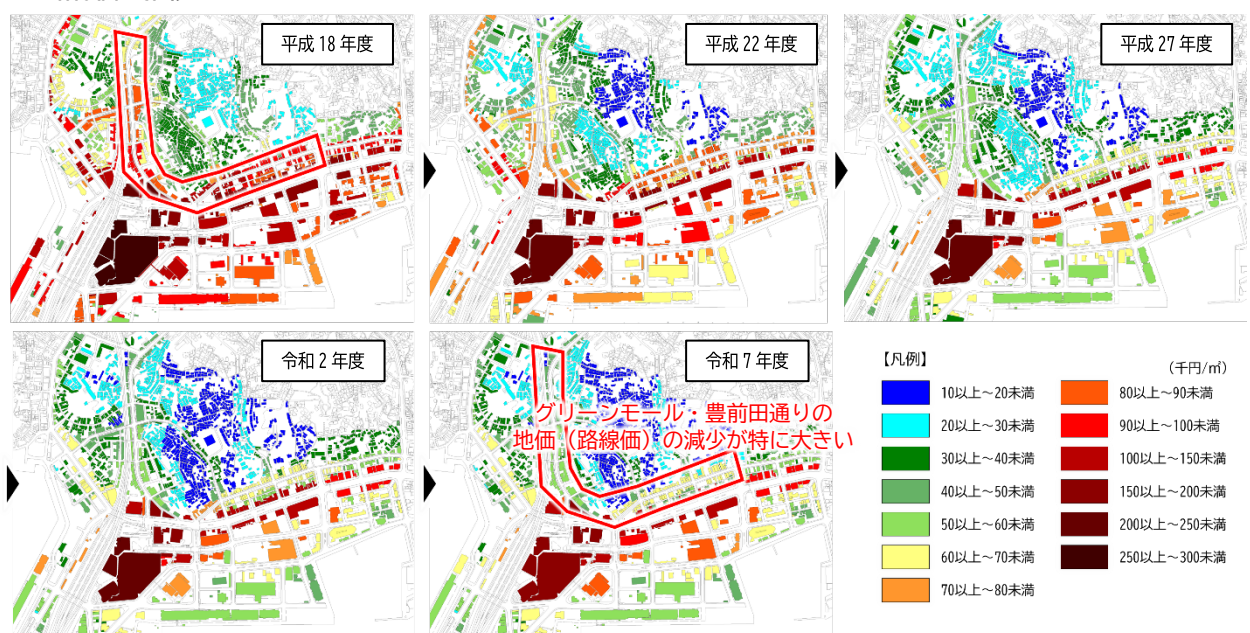


出典：令和 4 年（2022 年）都市計画基礎調査

(5) 地価（路線価）

路線価は下関駅前周辺エリア全体で、減少傾向がみられるが、特に、グリーンモールや豊前田商店街においては、平成 18 年度（2006 年度）～令和 7 年度（2025 年度）の約 20 年間で約 50%の減少となっている。

▼路線価の推移

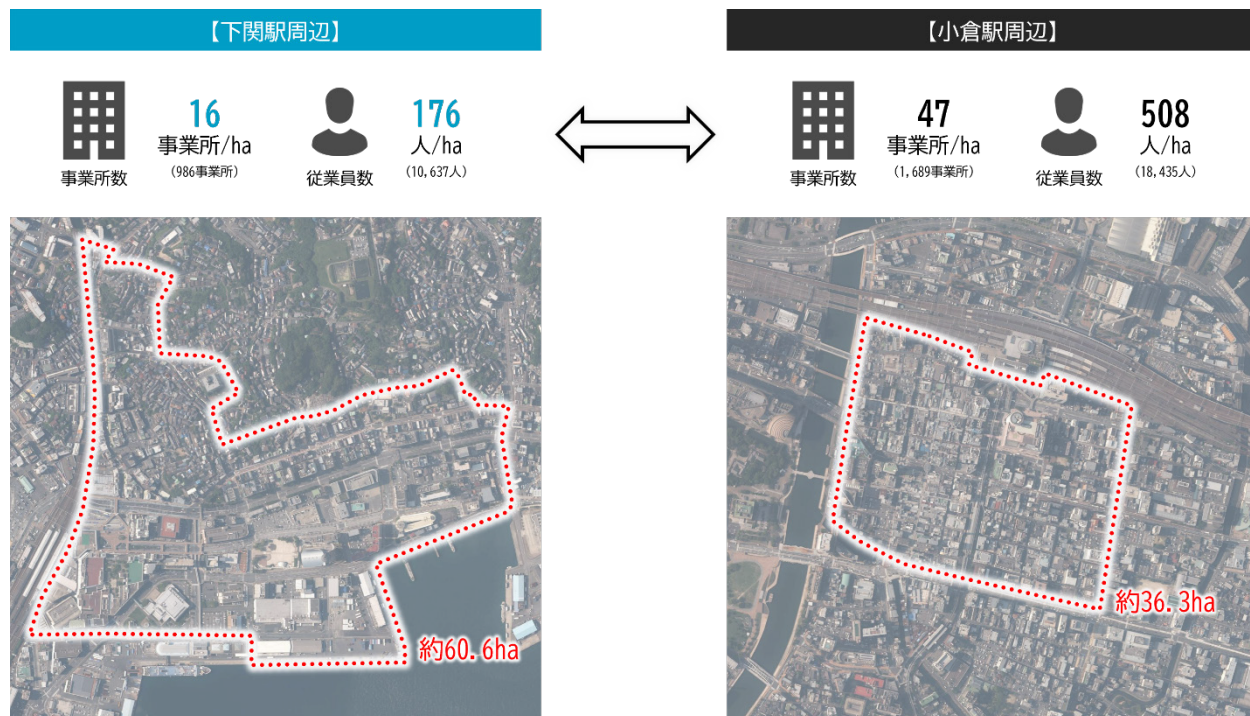


出典：路線価・財産評価基準（国税庁）

(6) 就労場所

下関駅周辺と北九州市小倉駅周辺の1haあたりの事業所数および従業員数を比較する。エリア面積に対する事業所数および従業員数はどちらも下関駅周辺が低く、小倉駅の1/3程度となっている。

▼駅周辺の事業所・従業員数および密度

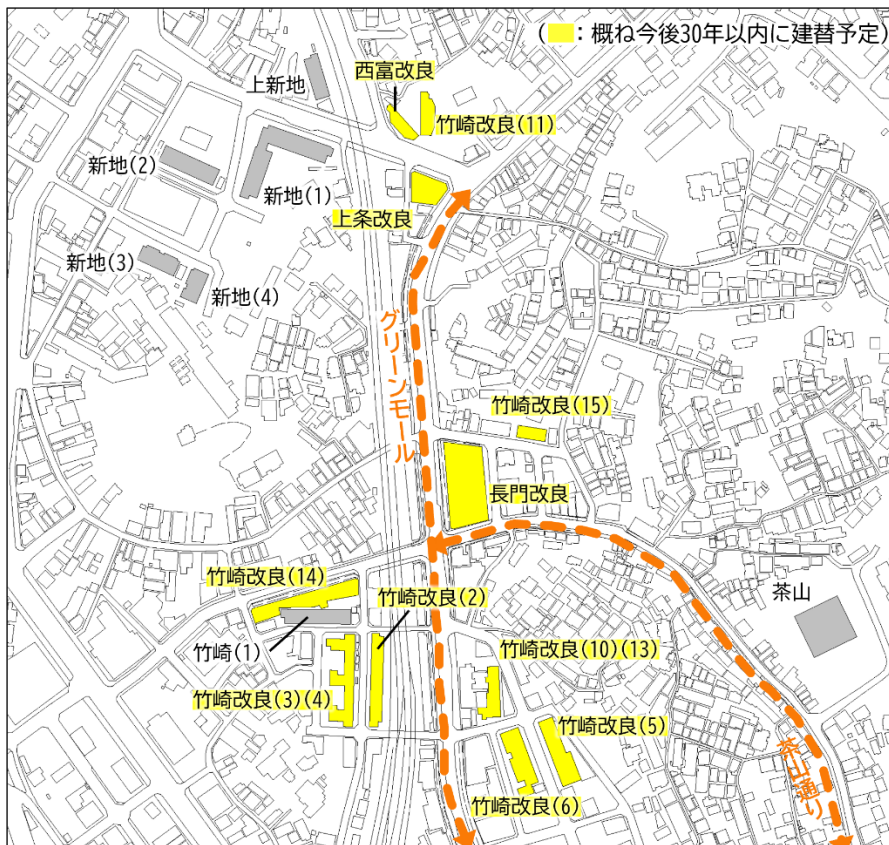


出典：経済センサス（平成26年（2014年））

(7) 公営住宅

グリーンモール周辺には、多数の市営住宅が設置されており、老朽化等の理由により建替える計画となっている。

▼グリーンモール周辺の公営住宅の配置図

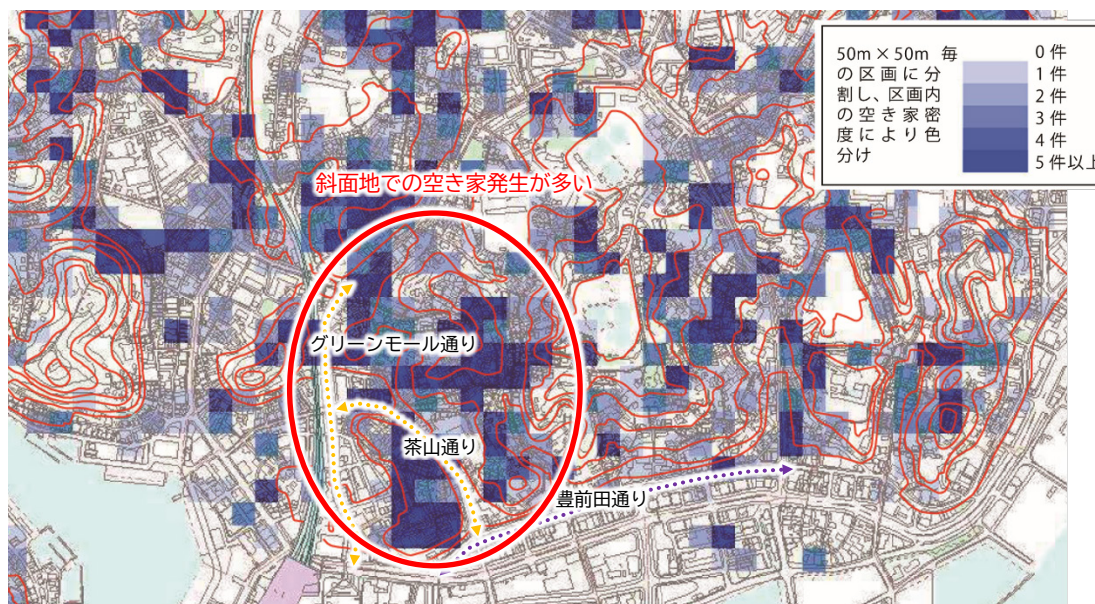


団地	今後の方針	管理戸数	竣工年度	築年数
上新地	当面維持管理	40	1978	48年
新地(1)	改善	175	1986～1987	39～40年
新地(2)	改善			
新地(3)	改善			
新地(4)	改善			
茶山	改善	115	1984	42年
竹崎(1)	当面維持管理	48	1960	66年
竹崎改良(14)	集約建替	19	1975	51年
竹崎改良(2)		48	1963	63年
竹崎改良(3)(4)		76	1963～1964	62年～63年
竹崎改良(5)		85	1967	59年
竹崎改良(6)		61	1967	59年
竹崎改良(10)(13)		106	1970～1975	51年～56年
竹崎改良(11)・西富改良		105	1973～1974	53年～52年
竹崎改良(15)		8	1976	50年
長門改良		111	1972	54年
上条改良		24	1966	60年

(8) 斜面地住宅

茶山通り周辺をはじめとして、斜面地に空き家が多く発生している。

▼空き家分布密度

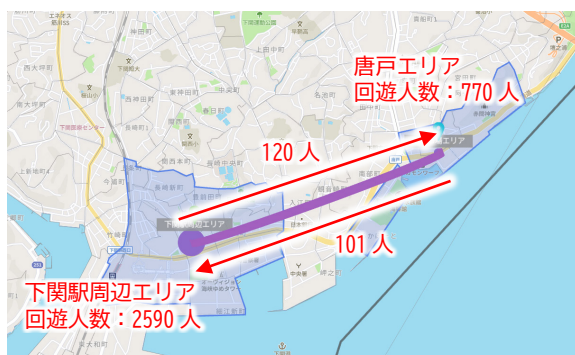


出典：下関市空家等対策計画（令和3年度（2021年度））※等高線を追記

(9) 唐戸との連携

下関駅周辺エリアと唐戸エリアの双方を来訪する人は約6%にとどまっており、両エリアの連携性が低い状況となっている。また、両エリア間を歩いて移動する人は少なく、自動車（バス・タクシー含む）が主な移動手段となっている。

▼下関駅周辺エリアと唐戸エリアの移動状況（休日）



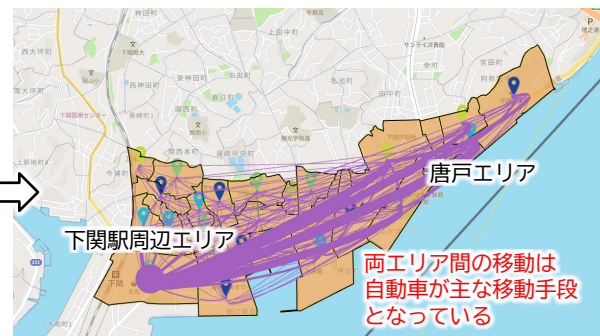
下関駅周辺エリアを回遊した人	2590人
そのうち唐戸市場エリアを訪れた人	120人※
唐戸市場エリアを回遊した人	770人
そのうち下関駅周辺エリアを訪れた人	101人※

※データ上、両エリア訪問人数は同値とならない

〔移動手段：徒歩〕



〔移動手段：自動車（バス・タクシー含む）〕



出典：令和6年（2024年）10月 山口県在住者の位置情報データより推計
（株式会社 GEOTRA が提供する GEOTRA Activity Data）

3 ヒアリングから得られた下関駅周辺のポテンシャル

3-1 ヒアリングで寄せられた意見

ヒアリングにおいて、民間事業者・団体から寄せられた下関駅周辺の強みに関する意見を以下に示す。

分類	主な意見
全般	・ 関門海峡の景観は地域の大きな魅力である。 ・ 下関は食で選ばれている。 ・ 駅周辺には、市民会館、生涯学習プラザ、ホテル等、多様な施設が集まっている。 ・ 中高生を呼び込む施策が、若年層の来訪機会創出に一定の効果を出している。 ・ まちづくりに参画する若いメンバーが増えてきている。 ・ ゆめ広場が芝生化されて、使い勝手が良い。
商業	・ 人口減少化とはいえ、約 20 万人規模のマーケットは商圈として魅力がある。 ・ 衣料品の需要はショッピングセンターに流れているが、食料品については継続して需要がある。 ・ 駅前は通勤通学の経路であり、来店頻度の高い日常利用サービスなら利用者を取り込めるのでは。
産業	・ MICE の開催地として選ばれている。今後さらなる機能強化が望まれる。
居住	・ 近隣地域（北九州市など）よりもマンション価格が低いことから、一定の購入ニーズは期待できる。 ・ 駅に近い等、利便性が高いことから高齢者は暮らしやすい環境である。 ・ 駅周辺エリアに住んでみたい、一定のニーズは確認されている。海への眺望を活かしてセカンドハウス需要が見込まれる。
観光	・ 下関-唐戸は多様なコンテンツが集中しており、相互に連携することで、地域全体の魅力向上、回遊性の向上が図れる。 ・ 門司港・小倉と近接しているため、連携が強化できれば魅力を高めることができる。 ・ 韓国からの観光客が多く、文化交流の場になりうる可能性を持っている。 ・ 歴史や文化が貴重な観光資源として存在している。 ・ 駅前ホテル需要はある。繁忙期のキャパは足りていない。

3-2 ポテンシャルの抽出

前述の通り、人口が100万人を超える福岡市や広島市からのアクセスが良好であり、かつ一大商圈である北九州市と隣接する環境において、これらの都市と共存を図っていく視点から、下関周辺のまちづくりは独自化・差別化を図っていくことが重要である。そのため、まちづくりの考え方（案）立案に当たっては、ポテンシャルをベースにした検討を行う。

ここまでの現況整理を踏まえて、下関駅周辺の現状についてS（強み）W（弱み）O（機会）T（脅威）の視点で整理した上で、下関駅周辺のポテンシャルとして、「海峡と山に囲まれた地理的特性」「多様な機能の集積」「公共交通が集約する結節点」「下関らしい魅力的なコンテンツ」「国内・国外観光需要の高まり」「まちづくりを担う組織・人材の存在」の6つのポテンシャルを抽出した。

▼下関駅周辺の現状整理（SWOT）

	プラス要因	マイナス要因
内部環境	強み Strength S-1 関門海峡が望める立地 S-2 市内有数の観光地である唐戸エリアと隣接 S-3 複数の機能（商業、業務、行政、イベント等）が集積 S-4 公共交通（鉄道・バス等）が集約された交通結節点 S-5 山に近く自然を身近に感じられる環境 S-6 下関らしい独自性を持ったコンテンツが存在 S-7 まちづくりの担い手となる組織・人材が存在	弱み Weakness W-1 若年層・ファミリー層のエリアに対する満足度が低い W-2 エリア内の回遊性・滞在性が低い W-3 自動車アクセスが悪い（駐車場・渋滞） W-4 閉塞感が強く、眺望の悪い都市空間 W-5 床需要の低下＝地価（路線価）が減少 W-6 働く場所（働き口）が少ない W-7 老朽建築物の増加等による防災性の低下、住環境の悪化 W-8 唐戸エリアとの連携不足 W-9 市内観光スポットの連携不足 W-10 一部の組織・団体について人材不足等による弱体化が進行
外部環境	機会 Opportunity O-1 北九州市をはじめとして通勤・通学で利用する人々が一定数存在 O-2 首都圏から地方へ転出する企業は転出超過の傾向 O-3 年間の観光客数は回復傾向 O-4 関門エリアへのインバウンド観光客増加 O-5 クルーズ船の寄港	脅威 Threat T-1 人口減少の進行 T-2 自動車依存度の高まり（公共交通利用者数の減少） T-3 商業施設はオーバーストアの状態 T-4 EC ビジネスの普及が進行 T-5 市内の総事業所数は減少 T-6 建設費が上昇傾向 T-7 既存施設の老朽化が進行 T-8 近隣地域の商業規模の拡大

強み×機会＝下関駅周辺のポテンシャル抽出

海峡と山に囲まれた地理的特性	多様な機能の集積
公共交通が集約する結節点	下関らしい魅力的なコンテンツ
国内・国外観光需要の高まり	まちづくりを担う組織・人材の存在

3-3 まちづくりの考え方（案）

抽出したポテンシャルを組み合わせることにより導かれる、下関駅周辺のまちづくりの考え方（案）を以下に示す。なお、上記のSWOT分析において示したマイナス要因（弱み、脅威）については、それぞれのまちづくりを進めていく上での留意点および、まちづくりが実現することでの効果（フォロー）として整理している。

まちづくりの考え方（案）1

「多様な機能の集積」×「公共交通が集約する交通結節点」

多様なニーズに応える適正規模かつフレキシブル性を持った機能再編

留意すべき社会的背景（脅威）

- ・ 商業施設はオーバーストアの状態
- ・ 市内の総事業所数は減少
- ・ 建設費が上昇傾向
- ・ 近隣地域の商業規模の拡大

まちづくりの考え方（案）の概要

- あらゆる世代の市民が目的を持って訪れる、多様なニーズに対応した機能の集約を図る。
- 近隣他都市や郊外型店舗との差別化を図ることのできる機能の再編を行う。
- 現在のニーズを捉えた適切な規模や、今後の変化に柔軟に対応できるまちづくりの検討を行う。

➡ 想定する効果

（弱みへのフォロー）

若年層・ファミリー層の満足度向上、回遊性・滞在性の向上、エリア内の雇用創出

まちづくりの考え方（案）2

「海峡と山に囲まれた地理的特性」×「国内・国外観光需要の高まり」

下関らしい景観と調和した都市空間の形成

留意すべき社会的背景（脅威）

- ・ 商業施設はオーバーストアの状態
- ・ ECビジネスの普及が進行

まちづくりの考え方（案）の概要

- 市民、観光客ともに下関らしい景色や雰囲気を感じながら過ごすことのできる都市空間を形成する。
- 下関市の景観資源である関門海峡や海と山が隣接した斜面地の風景を望むことのできる都市空間を形成する。

➡ 想定する効果

（弱みへのフォロー）

回遊性・滞在性の向上、閉塞感の解消と眺望の改善、防災性の向上

まちづくりの考え方（案）3

「公共交通が集約する結節点」×「国内・国外観光需要の高まり」

誰もがアクセスしやすい交通環境の形成

留意すべき社会的背景（脅威）

- ・ 自動車依存度の高まり（公共交通利用者数の減少）

まちづくりの考え方（案）の概要

- 公共交通・自動車の双方が利用しやすい環境を整えることで、誰もがアクセスしやすい、交通結節点を形成する。

➡ 想定する効果

（弱みへのフォロー）

若年層・ファミリー層の満足度向上、自動車アクセスの改善

まちづくりの考え方（案）4

「下関らしい魅力的なコンテンツ」×「国内・国外観光需要の高まり」

地域資源を活かした賑わい創出

留意すべき社会的背景（脅威）

- ・ ECビジネスの普及が進行
- ・ 建設費が上昇傾向

まちづくりの考え方（案）の概要

- 地域の既存コンテンツの良さを活かし、全体で賑わいを感じられるエリアを形成する。
- 出店希望者が出店しやすい環境、スキームを形成する。
- 建物と一体的に道路空間の魅力を高めることで、エリア全体として賑わいを感じられる通りを形成する。
- 既存建物や低未利用地、歴史的資源等を活かすことで、エリア内の回遊性向上を図る。

➡ 想定する効果

（弱みへのフォロー）

回遊性・滞在性の向上、地価（路線価）の維持・改善、既存施設の空床減少、エリア内の雇用創出

まちづくりの考え方（案）5

「公共交通が集約する結節点」×「国内・国外観光需要の高まり」

観光拠点機能の充実

留意すべき社会的背景

- ・ 自動車依存度の高まり（公共交通利用者数の減少）

まちづくりの考え方（案）の概要

- 交通結節点である特性を活かし、市内観光の拠点（発着点）となる機能を形成する。
- 分かりやすい観光スポットの案内、体験型の移動手段を検討し、連携性の向上を図る。
- 下関の魅力について、様々な媒体から、多様な情報が取得できる環境を整える。

➡ 想定する効果

（弱みへのフォロー）

市内観光スポットの回遊性・滞在性の向上、唐戸エリアとの連携改善

まちづくりの考え方（案）6

「海峡と山に囲まれた地理的特性」×「公共交通が集約する結節点」

良好な居住環境の形成

留意すべき社会的背景（脅威）

- ・ 人口減少の進行
- ・ 建設費が上昇傾向

まちづくりの考え方（案）の概要

- 利便性が高く、自然も感じられる環境を活かして、既存住宅の再編・再整備を行うことで、良好な居住空間を形成する。

➡ 想定する効果
（弱みへのフォロー） 住環境の改善

まちづくりの考え方（案）7

「下関らしい魅力的なコンテンツ」×「まちづくりを担う組織・人材の存在」

持続可能なまちづくりの実現

留意すべき社会的背景（脅威）

- ・ 人口減少の進行
- ・ 近隣地域の商業規模の拡大
- ・ 既存施設の老朽化が進行

まちづくりの考え方（案）の概要

- 最適なまちづくり体制の構築により官民連携によるエリアマネジメントの実現を図る。

➡ 想定する効果
（弱みへのフォロー） 地価（路線価）の維持・改善、組織・団体の強化

4 ヒアリングから得られた民間事業者からの提案

ヒアリングにおいて、民間事業者・団体から寄せられた下関駅周辺におけるまちづくりアクションに関する提案を以下に示す。

分類	主な意見
全般	・ 駅前には下関に来たという、シンボリックなものがあるべき。下関は関門海峡なのでは。 ・ 下関駅と唐戸とでは来る理由が異なる。 対象を明確にして取組の検討をしなければならない。 ・ 再開発は地価上昇局面で実施するべき。 リノベーション等でエリアの価値、床需要を高め、地価上昇局面を作ることが重要。 ・ 再開発後に人が増えることを期待するのではなく、 その前から駅前に新たな目的や交流の場を育てることが重要。 ・ 単なる建物の建替え等でなく、周辺環境整備も含めた事業が望まれる。 ・ 建設費高騰の状況で、既往施設を活用した事業も視野にいれるべき。 ・ 下関駅周辺の遊休不動産の活用をするべき。 ・ 下関駅に降り立った時、どこに行けば何があるのか分かりやすくするべき。 町全体のアクセスを分かりやすくすることで回遊性向上に繋がる。 ・ イベント開催には一定の広場機能、設備が必要。 ・ まちのイメージが悪化する前に着手するべき。 まずは駅前空間整備からはじめて、民間投資の呼び込みを図っては。 ・ 行政が土地の取得や PPP 検討等、官民連携して取組む必要がある。 ・ 法人格をもったまちづくり会社等を設立し、施設運営で収益を得てイベント開催するような仕組みづくりが望まれる。 ・ 行政機能をはじめ、物事をワンストップで済ませることのできる機能が望まれる。 ・ 広場にはイベント時に利用できる設備（上下水道等）があると良い。 ・ 老朽化ビルへの補修、老朽化対策等が望まれる。 ・ 駅前に若者が来る目的として、大学があると良い。 ・ 広場等の利用にあたって、窓口を一本化することで利用が促進される。 ・ ビジョン策定や、各施策の優先順位の検討、民間事業者の伴走支援が望まれる。 ・ 持続性のある日常の賑わいのため、生活機能（居住・医療・教育・子育て・仕事等）の集積が望まれる。 ・ 多様なステイクホルダーが参画するエリアマネジメント組織が必要。
商業	・ 自動車利用者の不便を解消し、駐車場を含めて施設全体をカートで回れるようにするだけでも買い物目的の人は増えると思う。 ・ EC 普及する中で来場してもらうには飲食やコト消費等、オンラインでは代替できないコンテンツへの転換が必要。 ・ ターゲットを絞った効果的な情報発信が必要。外貨取得、域内還流の仕組みづくりを。 ・ 商店街振興は重要。まちづくり組織の設立等が望まれる。 ・ 駅前の商業施設を継続するのに、一部をオフィスにリノベーションしている事例がある。 ・ 大きな規模ではなく、小さな店舗でも入居しやすい建物、仕組みづくりが望まれる。 小さな店舗が多いのはまちの魅力に繋がる。 ・ 豊前田通りの入口に LED ビジョン等設置が望まれる。繁華街には目印が必要。 ・ グリーンモールを明るくする整備や、文化交流の色合いを強めたまちづくりが望まれる。 ・ 画一的な支援でなく、成長や変化に対して意欲のある事業者を重点的にする支援制度が望まれる。
産業	・ 商業施設の空床等を活用して、IT 企業等を誘致する。

分類	主な意見
居住	・ ファミリー層を呼び込む場合には、学校の整備も必要。
観光	・ 会場を有するホテル機能があるべき。 ・ 下関-唐戸は体験型の移動手段が望まれる。 ・ 多く来訪させる取組も必要だが、長期滞在させる取組も重要。イベントも絡めて、昼も夜も楽しんでもらう仕組みを作る必要がある。 ・ 岬之町周辺で賑わいが生まれると、あるかぼーと-駅周辺までの繋がりができる。 ・ 港湾エリアを観光として活かす検討が望まれる。 ・ 下関駅周辺を拠点として市内・市外の観光スポットを楽しめるルートを整備する。

4章 まちづくりアクション（案）

1 まちづくりアクション（案）の検討

1-1 まちづくりアクション（案）の立案

まちづくりの考え方（案）ごとに下関駅周辺のまちづくりアクション（案）を検討した。なお、各まちづくりアクション（案）について、今後の施策のイメージや対象エリアを示しているが、取組のイメージを示したものであり、実行が確定したものではない。

まちづくりの考え方（案）1：多様なニーズに応える適正規模かつフレキシブル性を持った機能再編

アクション1-① 適正な規模をふまえた多様な機能の集約

【背景】

- ・ 人口減少、高齢化の進行、郊外型店舗の開業、ECの進展により下関駅周辺の消費額が減少する中、床需要が低下し、既存施設の商業・業務床が余っている状況となっている。
- ・ 下関駅前には、商業だけでなく、文化・福祉等の多様な機能が存在しているが、連携性が低く、あわせて施設の老朽化が進んでいる。



目的（ねらい）

- 現在のニーズに合わせた適切な規模・機能を設定することで、事業の実現性・持続性の向上を図る。
- 老朽化した施設をはじめ、駅周辺にある多様な機能の集約により、利便性、集客性の向上を図る。
- 複数のアクセス手段を想定した動線計画により、利便性の向上を図る。

施策のイメージ

- 商業・行政・文化・福祉・オフィス等、多様な面からニーズを想定した機能集約施設の整備
- 下関駅や駐車場をはじめとした周辺の各交通機能等との連結性・動線に配慮した配置計画

【対象エリア】 下関駅前

アクション1-② 駅前広場の確保

【背景】

- ・ 地価の低下（床需要の低下）や、近年の建設費高騰も影響して、施設の建替・再整備事業が成立しづらくなっている。
- ・ 近年では、新型コロナウイルス感染拡大による影響にみられるように、人々の価値観やライフスタイルの変化が早く、将来の予測が困難な社会状況となっている。



目的（ねらい）

- 駅周辺を利用する人々が自由に憩い、交流できる開放性の高い空間を提供することで、ECとの差別化、まちの魅力向上を図る。
- 社会情勢の変化等に起因する土地利用の変化に柔軟に対応できる余白のある都市空間を形成する。

施策のイメージ

- 地域住民、通勤・通学で駅を利用する人に加え、観光客を含めた来訪者が憩い、交流の場として自由に利用できる空間の整備
- イベント開催をはじめ将来的な開発余地空間としてもフレキシブルに対応できる適切な規模設定
- 明確な歩者分離と、交通機能との連携性に配慮したレイアウト計画

【対象エリア】 下関駅前

アクション1-③ 若年層・ファミリー層の利用促進

【背景】

- ・ 下関駅は通勤・通学での利用者が多いが、駅周辺に滞在し、施設を利用する割合が低い。
- ・ 現在、学生や子ども向けの機能も整備されているが、若年層やファミリー層のエリアに対する満足度は低い。



目的（ねらい）

- 若年層・ファミリー層向けの機能を導入・集約することで、現在満足度の低い層についても取り込み、多様な市民が訪れる場所に再編する。
- 学生が活動・活躍できる場を提供し、駅周辺への期待・愛着を高める。

施策のイメージ

- ☐ 学生が来訪する目的作り
- ☐ 駅前への大学・高校の誘致や、まちなか居住の促進
- ☐ 大学との連携により、まちづくり活動への学生の参画促進

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

まちづくりの考え方（案）2：下関らしい景観と調和した都市空間の形成

アクション2-① 関門海峡への眺望の確保・まちの美観の向上

【背景】

- ・ 下関駅は、かつて海に隣接していたが、移設や埋め立て等を経て、現在は陸側に寄った位置となっている。
- ・ 駅前周辺エリアは、周囲に建物が立ち並び、閉鎖的な印象を与えているとともに、駅前施設も海側に開かれた構造となっていないため、下関らしい関門海峡の眺望を望める場所がない。
- ・ 築40年程度が経過した施設が立ち並んでいる。



目的（ねらい）

- 下関市のポテンシャルである関門海峡の風景を駅や周辺施設の利用者が享受でき、下関の魅力・下関らしさを感じられる都市空間を形成する。
- 周辺施設の内部からの眺望を含めて、エリア全体として関門海峡へのつながりを感じられる都市空間とする。
- 既存建物の撤去・再編により、まちの美観の向上を図る。

施策のイメージ

- 周辺施設の規模・高さ等と連動した配置計画により駅前空間から関門海峡への眺望を確保
- 周辺施設は透明性の高いファサードデザインや、施設内からの眺望確保等に配慮
- 下関港国際ターミナルとの連続性に配慮した景観形成および動線の整備
- 老朽化した建物（民間施設）の解体・再整備の促進

【対象エリア】 下関駅前

アクション2-② まちづくりガイドラインの策定

【背景】

- ・ 現在は、統一感や下関らしさを感じられない景観となっている。
- ・ 都市の景観形成は、都市空間全体で統一的なデザインで進めていく必要があり、行政だけでなく民間事業者の賛同・協力が不可欠である。
- ・ 現在の下関駅前には賑わいを十分に感じるできない。



目的（ねらい）

- 下関駅周辺にふさわしい景観づくり。
- 官民連携した取組の推進。

施策のイメージ

- 建物や工作物、案内表示をはじめとした、景観を構成する要素についてのデザイン方針を策定

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション2-③ まちなみの更新

【背景】

- ・ 下関駅から唐戸を結ぶ国道9号の北側には老朽家屋が多く立ち並び、建築基準法の接道要件（幅4m）を満たさない狭隘道路が多いエリアが存在する。
- ・ 国道9号沿道等で築40年程度の建築物が多く存在し、施設の老朽化が進んでいるエリアが存在する。



目的（ねらい）

- 密集・老朽化した施設の除却等を進め、まちの美観を確保し、あわせて都市拠点としての市街地形成に加え、防災性の向上による安全なまちづくりを推進する。

施策のイメージ

- ☐ 耐震化の促進
- ☐ 老朽化した施設の除却費用の助成

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

まちづくりの考え方（案）3：誰もがアクセスしやすい交通環境の整備

アクション3-① 公共交通の利便性向上

【背景】

- ・ 下関市全体において、市民の日常の移動手段として自動車が主流となり、公共交通の利用者数が減少している。
- ・ 観光客が公共交通を利用する割合が低く、市内を周遊する手段として選択されていない。



目的（ねらい）

- 自動車を利用しない、学生や高齢者の公共交通の利用を促進する。
- 駅周辺エリアの店舗・施設の営業時間をふまえ、公共交通で来訪できる環境を整備する。
- 観光客が市内を周遊する際の交通手段の1つとして選ばれる、利便性の高い公共交通の実現。

施策のイメージ

- ☐ 学生や高齢者等の公共交通利用促進
- ☐ 公共交通機関の運行時間帯の見直し
- ☐ 観光客のニーズ（時間帯・目的地等）に柔軟に対応できる交通手段の導入
- ☐ 公共交通と駅周辺施設の同時利用を促進
- ☐ 駅前空間における鉄道⇄バスへの乗り換え動線の再編

【対象エリア】 下関駅前

アクション3-② 自動車動線および駐車場の改善

【背景】

- ・ 下関駅周辺は渋滞の発生や、駐車場の構造・配置による利便性の低さから自動車による来訪を避ける傾向にある。
- ・ 駐車場が点在しており、場所が分かりづらい等、来訪者にとって利用しづらい状態となっている。



目的（ねらい）

- 公共交通のみでなく、自動車でもアクセスしやすい環境を整え、多様な交通手段で来訪できるエリアを構築する。
- 駅周辺エリア全体での駐車場の利便性を向上させる。
- 駅前施設整備（施策1-①）にあたっては導入機能を踏まえた構造とし、自動車のスムーズな入出庫が可能な動線・配置計画とする。

施策のイメージ

- ☐ 交通広場や駐車場への入出庫動線の見直しを含めた周辺道路の再編整備
- ☐ 施設と駐車場の一体的整備
- ☐ 各駐車場の経路案内と空車状況の情報表示

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

まちづくりの考え方（案）4：地域資源を活かした賑わい創出

アクション4-① コンテンツの磨き上げ

【背景】

- ・ 商店街や各店舗には、歴史・文化等を背景とした魅力があるものの、市民や来訪者に対して十分に届いておらず、立ち寄りづらい印象を与えている。
- ・ 利用者が一部の層に限定されており、観光客や幅広い層の市民の利用が少ない状況となっている。



目的（ねらい）

- 各商店街の独自性（歴史的・文化的な背景など）を魅力として再定義しブランディング化することで、来訪者数・滞在時間の向上を図る。
- 来訪者が「また訪れたい」と思う仕組み作り。

施策のイメージ

- ☐ 商店街や各店舗の再ブランディング化（ストーリーの可視化）
- ☐ まちあるきツアーや周遊ルートの構築
- ☐ ターゲットを絞った商店街・店舗の周知
- ☐ 安心・安全なイメージづくり

【対象エリア】 グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション4-② 新規出店の促進

【背景】

- ・ 店主の高齢化や郊外型商業施設の進出等の影響により、空き店舗となった施設が増加している。
- ・ 中心市街地に魅力や価値を感じている層が一定数存在する一方で、家賃や初期費用等を理由に進出できる環境が整っていない。



目的（ねらい）

- 遊休不動産の活用を促し、エリア全体の稼働率の改善・魅力向上によりエリア価値を高める。（将来的な地価の上昇を目指した長期的な視点を持った不動産活用）
- 不動産オーナーとの調整・費用支援等により、起業・進出ハードルを下げる。

施策のイメージ

- ☐ オーナーと出店希望者間の仲介支援
- ☐ 新規出店に係る費用を支援する制度導入や低家賃で利用できる場の提供
- ☐ リノベーションまちづくりの推進
- ☐ まちづくり会社等の設立

【対象エリア】 グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション4-③ 外部空間の有効活用

【背景】

- ・ 歩行者通行量の減少や空き店舗の増加等により、まち全体として、賑わいを感じづらい状況となっている。
- ・ 目的地となるスポットが点在し、また、連携しておらず、回遊性・滞在性が低い傾向となっている。



目的（ねらい）

- 道路空間や広場を滞在空間・交流空間として再編し、各商店と外部空間の一体性を高めることで、まち全体で面的な魅力を感じられる環境を整備する。
- 夜間の安全性を向上、訪れやすい環境の整備。

施策のイメージ

- ☐ 外部空間におけるイベント・社会実験開催の支援
- ☐ 道路空間での賑わい創出に向けた歩行者利便増進道路制度の活用
- ☐ 店舗のファサード構築・改修の促進
- ☐ 夜間景観の向上（ライティング等）

【対象エリア】 グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション4-④ 未利用の土地・建物、歴史的資源の活用

【背景】

- ・ 未利用や十分に活用されていない土地・建物が放置されている。
- ・ 歴史的に価値のある文化財が点在しており、一定の費用をかけながら保存をしているが、観光資源として十分に活用できていない。



目的（ねらい）

- 低未利用の土地・建物を暫定利用等小さい投資により活用し、新たな魅力の創出、魅力の向上を図る。
- 歴史的資源の保存持続性を確保しながら地域の魅力として活用する。
- 点在した資源の魅力を高め周遊させることで、下関駅-唐戸間の連携を促す。

施策のイメージ

- ☐ 既存建物や低未利用地の暫定活用
- ☐ 歴史的資源への機能付加・転用による収益確保と魅力向上
- ☐ 単独施設ではなく地域全体で機能を整える視点でのまちづくり

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

まちづくりの考え方（案）5：観光拠点機能の充実

アクション5-① 情報発信の充実

【背景】

- ・ 下関駅は交通結節点となっているにもかかわらず、下関らしさを感じられるコンテンツが少なく、また市内の観光スポットの魅力や情報を得づらいため、各スポットへの来訪機会創出につながっていない。
- ・ 観光客数は増加傾向にあるが、日帰り客の割合が高く、下関市内での滞在時間が短い状況となっている。



目的（ねらい）

- 交通結節点である下関駅周辺を市内観光の情報発信拠点として再定義することで、増加傾向にある観光客に対して、下関の魅力や各種情報を確実に伝え、市内での滞在時間・回遊性の向上を図る。
- 駅周辺の施設や空間を活かして、情報のみにとどまらず、体験や学びといったコンテンツ提供や、市民による地域住民目線での情報発信により、観光の満足度を高め、消費の拡大を図る。

施策のイメージ

- 学びや体験コンテンツを備えたワンストップ型観光案内所の整備
- 多様な媒体を用いた観光情報の発信
- モニュメント等による、まちのシンボル構築
- 市民による自発的な観光情報発信の促進

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション5-② 市内観光スポット(唐戸エリア等)との連携性向上

【背景】

- ・ 下関市来訪者は、複数の観光スポットに訪れるケースが少なく、スポット間の連携性が低い状況となっている。
- ・ 下関市有数の観光地である唐戸エリアと隣接しているが、駅周辺エリアと唐戸エリア間の行き来は少ない状況となっている。
- ・ 駅周辺エリアから唐戸エリア間の歩行者経路は動線が整理されておらず、また景観的な魅力やコンテンツが不足している状態となっている。



目的（ねらい）

- 下関駅周辺を、市内複数スポットへの周遊を促す物理的な起点・拠点として位置づけることで、交通結節機能の向上を図る。
- 下関駅から唐戸エリアまでの交通手段の利便性向上を図るとともに、ウォーカブルな環境を整備することで、唐戸エリアを目的に訪れた観光客が下関駅周辺エリアにも訪れる機会を創出する。

施策のイメージ

- バスの行先表示の分かりやすさ改善
- エリア間のスポット整備によるウォーカブルな環境の整備
- 体験型交通（小型モビリティ等）の導入
- 市内観光向けの交通手段（オンデマンドバス等）の発着地の整備

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション5-③ インバウンド観光客への対応

【背景】

- ・ 国内のインバウンド観光客数は年々上昇しているが、来訪先は関東・関西の都市圏に集中する傾向にある。
- ・ 一方で、下関市は海の玄関口として、国際港やクルーズ港が整備され、インバウンド観光客が来訪する環境が整えられているが、下関駅前エリアへの来訪率は高くない状況にある。



目的（ねらい）

- インバウンド観光客に対する観光エリアとしての魅力を高め、観光向け情報の提供等、観光拠点機能の強化により、下関駅前エリアへの来訪率の向上を図る。
- 国際港やクルーズ港との連携を高めることにより、インバウンド観光客のアクセス性・利便性の向上を図る。

施策のイメージ

- インバウンド観光向けの案内表示・情報発信
- 下関駅前エリアと連携した国際港のリニューアル
- クルーズ船利用者の来訪促進のための観光バス駐車場の整備

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

まちづくりの考え方（案）6：良好な居住環境の形成

アクション6-① 公営住宅の再編・再整備

【背景】

- ・ 中心市街地に暮らす人口は減少傾向にある。
- ・ グリーンモールとその周辺には戦後の時代より建てられ始め、これまで市民の生活を支えてきた公営住宅が存在しているが、その多くが老朽化等から再整備等が必要な時期となっている。



目的（ねらい）

- 老朽化した公営住宅の再整備を居住機能の再整備に加え、商店街の賑わい創出に資する機能を検討し導入を図ることで、中心市街地の居住人口の増加を図る。
- 官民連携手法の導入により、施設の魅力向上および建設コストの低減を図る。

施策のイメージ

- ☐ まちなか居住を推進する公営住宅の整備
- ☐ 余剰地等を活用した、公営住宅と合わせた賑わい機能・交流機能等の整備
- ☐ PPP/PFI等、官民連携手法の導入

【対象エリア】 グリーンモール・茶山通り

アクション6-② 斜面地住宅の再編・再整備

【背景】

- ・ 下関駅周辺は平地が少なく、斜面地の多い地理的特性を持つ。この斜面地に建てられた住宅は、人口減少・高齢化の影響により、平地に比べて多くの空き家が発生している。
- ・ 密集した配置や狭隘な道路等により、再建築不可である建築物が存在し、また、解体や修繕の工事が困難であるケースが多く、土地利用の更新が進まない状況となっている。



目的（ねらい）

- 密集配置による狭隘な道路等を解消することで防災性の向上を図る。
- 立地特性をポテンシャルと捉え、土地利用の活用促進を図ることにより、まちなか居住の魅力を高める。
- 安全性（防災・防犯）の確保を図る。

施策のイメージ

- ☐ リノベーションまちづくりの推進
- ☐ ハザード情報等を基にした居住地誘導制度の導入
- ☐ 空き家の解消による土地利用の活性化

【対象エリア】 グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

まちづくりの考え方（案）7：持続可能なまちづくりの実現

アクション7-① まちづくり組織（都市再生推進法人等）の構築

【背景】

- ・ 各エリアでイベント開催等を行う団体や、意志のある人材がいる一方、人員が不足しており、まちづくりを担う組織として十分な体制が整っていない。
- ・ 各エリアで個別に活動を展開しており、それぞれの取組の連携性が乏しい。



目的（ねらい）

- 各エリアを横断・連携した、下関駅周辺の今後のまちづくりを主体的に担う組織づくりをすすめ、その取組により下関駅周辺の一体性を高め、魅力・回遊性向上を図る。
- 公的位置づけを付与し、官民連携した、行政と地域をつなぐ組織作り。

施策のイメージ

- 都市再生推進法人、地域再生推進法人制度の活用
- まちづくりビジョン等の達成を目的とした組織構築に向けた勉強会・協議会の実施
- 賑わい創出手法の確立に向けた実証実験等の実施

【対象エリア】 下関駅前、グリーンモール・茶山通り、豊前田通り

アクション7-② 公共施設等を活用した収益施策の構築

【背景】

- ・ 現在の下関駅周辺における、まちづくり活動（賑わいイベント開催等）は行政からの補助金・助成金が主な財源となっている。



目的（ねらい）

- 公共施設等を活用した収益確保により、まちづくり組織運営の自走化を図る。
- ハード整備の計画時点から、整備後の管理・運営体制やスキームについて検討をすすめ、整備から運営へのスムーズな体制移行と実効性向上を図る。

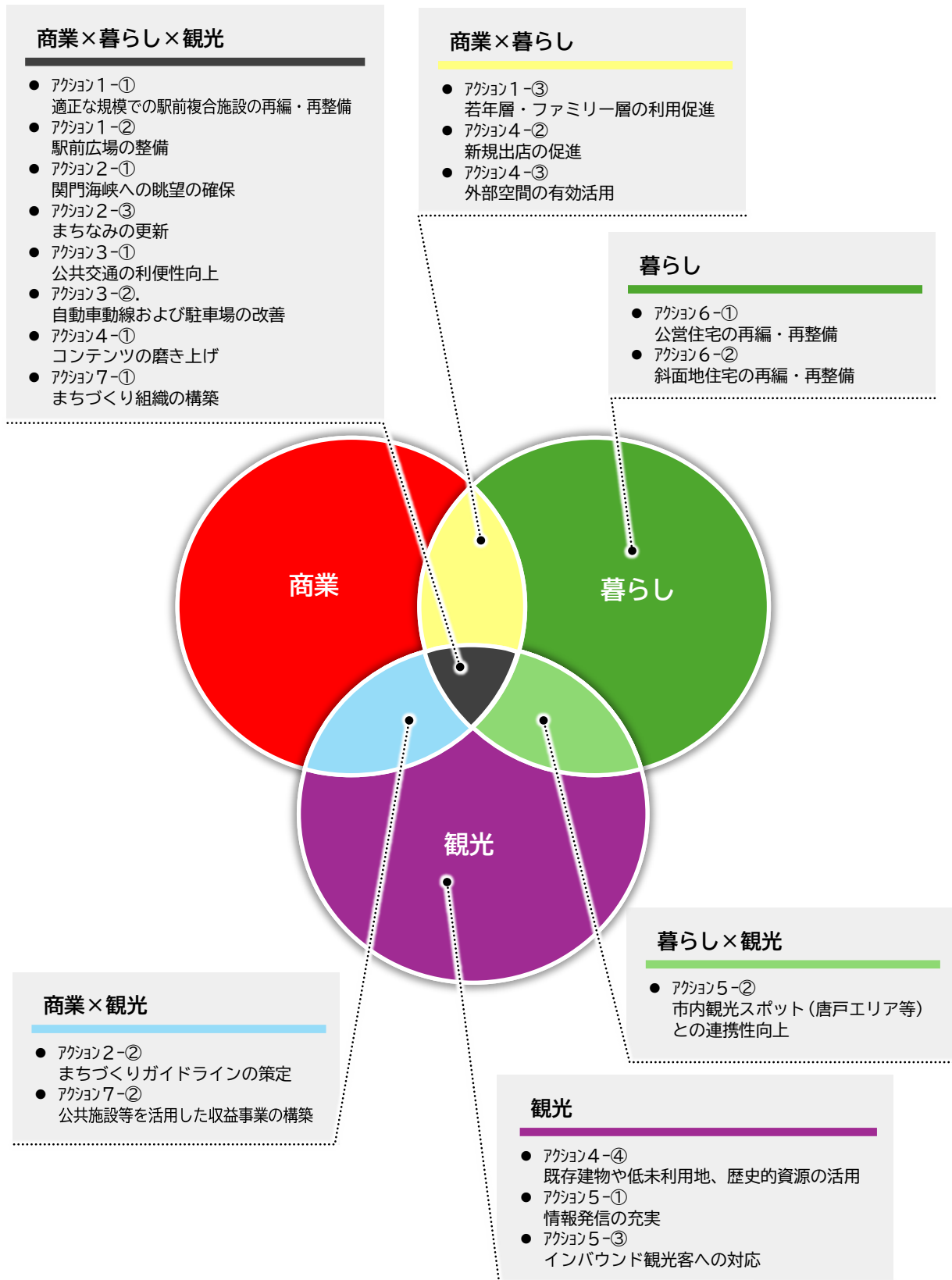
施策のイメージ

- 整備計画段階における、運営手法の検討・立案
- まちづくり組織による施設運営を見据える制度設計
- 低未利用公有財産（土地・建物）の暫定活用

【対象エリア】 下関駅前

なお、各まちづくりアクション（案）について、「商業」「暮らし」「観光」の分野別には以下の位置づけとなっている。

▼分野別のアクション



1-2 まちづくりの考え方（案）とまちづくりアクション（案） 総括



下関駅周辺リニューアル検討業務調査報告書

令和 8 年（2026 年）6 月

発 行 下関市

編 集 都市整備部 都市計画課

〒750-8521 下関市南部町 1 番 1 号

TEL : (083)231-1932 FAX : (083)231-4799

ホームページ <https://www.city.shimonoseki.lg.jp/>