

参考資料 ③ヒアリング結果一覧

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
【市内】 建設・デｲﾊﾞｯﾊﾟｰ等A	●			<ul style="list-style-type: none"> ・駅は通過点になっており、過ごす機会が少ない。 ・下関の課題は新幹線駅、観光地がバラバラになっていること。 ・人口減少下で現在の規模の商業施設のまま誘致は困難。 ・高校生・大学生が下関駅に下車してもそこから各方面に通学移動しており駅周辺に学生がいない。駅前のアクセスが良い位置に学校があれば、学生が目的をもって訪れる。 ・下関には駅周辺のオフィスビルがない。働く場所として下関駅を利用する就労者を増やさなければならない。 ・市外からのオフィス需要は見込めない。 ・駅前で学校統廃合が進み、ファミリーの絶対数が落ちている。 ・将来的にファミリー層を呼び込むとなった場合には、子供の受け入れ先となる小学校の整備も必要になる。 ・いろいろな人がバラバラに作るのではなく、同じテーマを意識して複合的にまとめていくことが良いまちづくりに繋がる思い。
【市内】 建設・デｲﾊﾞｯﾊﾟｰ等B	●	●		<ul style="list-style-type: none"> ・駅前再開発は分譲マンション事業としては成功するケースが多いが、まちの再興につながるかといえば疑問を持っている。駅前で分譲マンションを建てれば当然売れるが、まちづくりの観点からは疑義がある。 ・小倉よりも下関のマンション価格は低く、通勤が便利なので下関駅前の魅力を高めることで下関でマンションを購入する層はいると考える。北九州も人口減少局面で今後どうなっていくかというところ。 ・10年前下関駅前のマンション事業の当時の購入層の平均年齢が80歳だった。車を手放した高齢の方々にとって駅前の環境は生活するのに適している。 ・唐戸が盛り上がっているが、住宅需要は駅前の方が強い。唐戸はスーパーがない。 ・駅前商業衰退の要因の一つは郊外型ショッピングモールの台頭。買い物のしやすさと入っているテナントで流れを持って行かれた。郊外型ショッピングセンターは施設内で完結する。 ・駅の2階からも海が見えない。駅前の施設は建物が閉鎖的。各フロアに窓がない。 ・立地は変えられない。だからそこ本州最先端の強味を活かしていくべき。 ・ニーズが変化しており、モノ消費からコト消費へ転換している。 ・食とまちづくりが連動していない。博多では駅前でもつ鍋が食べられる。 ・本格的な韓国料理を提供するグリーンモールの再興は重要。景観をある程度統一する等工夫したまちづくりが望まれる。 ・かつての路面電車等があるといい。海を楽しみながらの移動。 ・観光 PR が不足している。特に厳流島。ネームバリューがすごいのもったいない。
【市内】 建設・デｲﾊﾞｯﾊﾟｰ等C	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・支店縮小等に伴いオフィスビルの空きが増えている。人口減少というよりもライフスタイルの変化が大きく、業務系の床需要は下がっていく。蓄電施設やバックアップ施設等、新しくまちに必要となってくる機能はある。 ・豊前田通り、グリーンモール、駅前もそうだが、ファミリー層向け戸建住宅としての土地利用は難しい。 ・バスの切符売り場、総合案内、定期売り場がバラバラにあるので、1箇所に集約できると良い。路線バスターミナルバス、高速バスターミナル、貸切バス配車位置を一体化できれば一番いい。 ・商業機能を縮小する必要がある。 ・駅周辺には駐車台数は確保されているが、分かりにくく使い勝手も悪い。 ・インバウンドの購買層が変化しており、スーパーマーケット、ドラッグストア等で売上が上がっている。
【市内】 建設・デｲﾊﾞｯﾊﾟｰ等D	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・グリーンモールは入ると楽しいが一見にとっては入りづらい。何をやっているか分かりにくい。来てない人を呼び込むためには新しい体験、カルチャーを作らないといけない。 ・来訪する目的物を作るのは手法としてあると思う。 ・豊前田通りのテナントについて、コロナ禍で北九州から新規事業者が多く入ってきた。 ・ホテル需要はないのでは。容積率緩和した他地域においても、建築単価が高くなったため利回りが悪く、床面積が増えても需要が高まらない事例がある。こういう局面でありがちなのが、建替えの補助金を期待するようになり、人口を

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<p>集める施設を要件として、ホテル、コミュニティスペースを持つ施設ができるという流れ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海峡メッセ周辺はMICE誘致、機能強化を図るべき。 ・単純に集客力のあるテナントを呼べばよいというものでもない。そこで足が泊まる恐れもある。 ・高齢者対象としたサービス提供は望まれるが、福祉系の事業は賃料相場が高い場所への出店が厳しいかもしれない。 ・九州地方の都市の駅前が開発が進んでおり、マンション投資から始まり、その周辺に商業施設をつくっていった。 ・駅前に車両を入れないようにして、セントラルパークのように整備して、多少の雨でもイベント開催できるようにするといいい。 ・行政ができることは基盤整備。また、再開発につなげるならビジョンを打ち出して地域に対して道筋をつけてあげること。あわせて高齢者支援、子供支援は重要。 ・イベントを持続的に開催するのは資金、マンパワーの面で大変。イベント開催にはある程度広場に機能を持たせることも重要。そうすると唐戸はれて横丁に類似してくるかもしれない。 ・あるかぼーとでイベントを開催した。周辺の施設に人手は多かったが、中々足を止めてくれなかった。レイアウトやエリアのドレスコード、統一されたデザインが重要。 ・リゾナーレ下関と地域が連動しなくてはいけない。
【市外】 建設・デイルポパ-等A	●			<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車で訪が多く、駅前が起点になることが少ない。 ・下関駅前に何があるのかが分かりにくく、情報発信が不足している。市の玄関口としての役割を十分に果たせていないのでは。 ・駅周辺だけでなく、唐戸を含めたエリア全体を一体的に捉えた広域的な視点で捉えることが必要。 ・現在の建設費高騰の状況を踏まえると、ホテルであれば事業として成立する可能性がある。観光資源を活かした立地であれば宿泊自体を主目的としないビジネスホテルの様なニーズも十分見込める。 ・周辺に商業施設があることはホテル側の投資を抑えることにつながる。現在の商業施設の規模は不要。 ・事業実施には事業費回収できるか否かが最重要。賃料の設定、宿泊単価、人流、インパウンド、それらの条件にあう周辺の観光資源によって判断する。 ・全国規模の企業を誘致することは困難。 ・市から開発の方向性や明確なビジョン、用途の提示、具体的なゾーニングやエリアの型が示されると民間事業者としても参画の検討がしやすくなる。 ・駅前から海が視認できないのは非常にもったいない。景観設計による下関らしさを。
【市外】 建設・デイルポパ-等B	●			<ul style="list-style-type: none"> ・テナントの撤退が商業施設のイメージ悪化につながっている。 ・下関駅は自家用車の利用率が高く、鉄道駅を中心とした回遊性が低い。鉄道利用者の多くが通過、乗り換えであり、駅前に滞在、消費行動が少ない。平日は特に通過点の性格を強めている。 ・観光や子育て支援等、駅前に求められる役割を再定義する必要がある。 ・駅から唐戸等主要観光地まで徒歩での移動は距離がある。駅利用の観光客にとっては動線が整っていない状況。観光客の多くが駅前を経由せず、車で直接唐戸に向かっている。駅前と観光地を結ぶ移動手段の整備が不可欠であり、観光客のニーズに対応したサービスの導入が求められる。 ・人工地盤が撤去されてもイベントスペースを確保できれば問題ないと考えている。
【市外】 建設・デイルポパ-等C	●			<ul style="list-style-type: none"> ・居住機能を強化して、エリア人口を増やす考え方はあるが、ニーズがあるのか判断しづらい。 ・マンション開発について、建設費の高騰により、分譲価格や賃料が地元住民の購買力を超える傾向であり、採算が合わないケースが増えている。セカンドハウス需要が見込めるかも不透明。 ・観光資源としての魅力はあるが、コンテンツが駅から距離があり、駅前との連携が弱いことが問題点。 ・商業があればよいという時代ではない。なくなっても実質的な影響はそこまで大きくない。そもそも施設が利用されないから撤退するという流れ。本当に商業施設が必要かと問われていることの現れ。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設を活用する事業が出てきている。エリア価値は高いが商品・サービスがニーズにあっていないという条件であればプロジェクトとして取り組める可能性がある。ただ、立地、建物によっては再生が困難な場合もある。 ・駅前の魅力を高めるには、単なる建物の開発だけでなく、周辺環境の整備も重要。
【市外】 建設・デバロパ-等D	●			<ul style="list-style-type: none"> ・関門大橋の景観や海の眺望は、地域の大きな魅力。景観を活かした富裕層向けの住宅やマンションの開発は可能性がある。 ・岩国や徳山など広島経済圏に属する地域とは異なり、山口県西部は独立した経済圏という印象。 ・下関駅から唐戸市場までのアクセスは充実させるべき。 ・豊前田通りは若い人がお店を出して、レトロな街並みを感じながらお酒を楽しむような場所に再生できたら面白い。 ・港が近いという点は観光の視点から非常に魅力的。 ・観光客は人工地盤の影響で、1階レベルの面白い地域の魅力に気づきにくくなっている可能性がある。 ・駐車場の整備は欠かせない。駅前だから駐車場は不要という考え方は通用しない。 ・「こういう街づくりを目指しています」といった方向性を明確に打ち出すことで民間企業は参画しやすくなる。行政がしっかりビジョンを打ち出すこと、打ち出す前にどれだけ地元事業者と合意形成されているかが重要。 ・飲食店の需要は確実にあり、事業立ち上げには賃料がどれだけとれるか検討する。 ・賃料が上がっているというデータがあると、企業としては参画のハードルがぐっと下がる。 ・商業土地利用について、正直厳しい。地元のニーズに合わせて業態の見直しが必要。オフィス施設へのリノベーション事例もある。 ・地域内で資金が回ることが持続可能なまちづくりに繋がる。 ・駅前に大学があるとまちが変わる。サテライトキャンパスでも。学生が足を向ける機会があると良い。
【市外】 建設・デバロパ-等E	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・下関駅はバス中心の交通結節点でその利便性は強味だが、新幹線駅から離れており、在来線の本数も少ない。歩行者も少ない。 ・唐戸市場側との連携が課題。 ・建設費高騰の今、容積緩和による民間誘導が難しくなっており、住宅中心の再開発が増加傾向。商業、産業建設による収益確保が難しくなっている。 ・全国的に広場や緑地を中心としたまちづくりが注目されている。広場に対するエリアマネジメントの検討を整備前からセットで行うことが、地域の価値向上や民間投資の促進につながる。広場があることで周辺の建物にも価値が生まれる。長崎駅では専門家も招いて議論し、統一された景観のまちづくりが進められている。 ・開発のコンセプトが非常に重要。 ・商業機能は可能な限り維持した方が良いが、必要な規模については検討が必要。競合施設を新たに整備することは避けるべき。 ・開発事業の採算が厳しくなっており、既存施設を活かした事業検討が現実的。 ・中心市街地活性化基本計画に基づき、商店街活性化に向けた取組を進められているが成功しない。マンション建設も商店街のにぎわい創出には繋がりにくい結果が表れている。 ・商店街については賃借料がかつての高い水準のまま、新規事業者が算入できない。まずは、活性化に向けた機運醸成等小さいことからはじめては。商店街を行政の計画として位置づけると固くなってしまふ。過度に関与しすぎない方が良いと考える。 ・目的がないと人流は生まれない。
【市外】 建設・デバロパ-等F	●			<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線と在来線の接続が悪く、利便性に問題がある。新下関は新幹線駅にも関わらず、まちの広がりが感じられない。 ・徳山駅は図書館やカフェで若者を集客できた成功事例の一つ。 ・大分の再開発は駅ビル再開発で一気に活性化した。駅直結の商業施設が起点となり駅前の価値が向上した。区画整理でマンションも増えている。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<ul style="list-style-type: none"> ・下関駅は眺望の良さを活かせばセカンドハウス需要も見込める。観光資源としても魅力がある。関門海峡の存在は大きい。門司港、小倉との連携も視野に入れるべき。 ・住宅とオフィスの複合開発なら可能性があるが、そのためには行政からの支援が不可欠。 ・交通の利便性と商業施設の充実が鍵。 ・街のイメージが悪化する前に手を打つべき。空地、古い建物を整理して、イメージ刷新を図る必要がある。まずは駅前の空間整備から始めるべき。駅前のイメージが変われば、民間の投資も呼び込みやすくなる。 ・教育施設や医療機関の充実、子育て支援策など、生活基盤の整備が求められる。あわせて働く場所、学ぶ場所、憩う場所があればまちの魅力は各段に上がる。 ・歴史や文化を活かしたまちづくりも検討するべき。 ・海を臨むカフェ、ギャラリー、地元食材を使ったレストラン等、地域性を反映した施設があると、訪れた人に深い体験を与えられる。 ・駅前開発には必要に応じて、行政が土地を取得、PPPの検討等官民がタッグを組んで取り組む必要がある。
【市内】商業等A	●			<ul style="list-style-type: none"> ・終バスが早まる等、駅前を訪れる魅力が乏しくなっている。 ・下関駅の長所は交通利便性。いきいきシルバー100の適用日である火曜日には70代の集客が増加傾向にある。 ・駅前～唐戸の動線の検討は必要。体験しながら移動できるような仕組が望まれる。 ・移動手段としてのモータリゼーションは今後再び変わっていくのではないか。小中学生の公共交通乗車料金無料等を導入している事例もある。 ・駅前で下関ならではのものを食べられるようになるとよい。 ・シャワー効果は乏しくなっている。 ・エキスタができて中高生の来訪が増えた。 ・駅前再開発の方向性によって、食を推すのなら食品店を、観光を推すならお土産店を豊富にする等リンクしていく部分もあると考える。 ・公園、広場空間は必要。 ・海を望む建物が良い。 ・商業施設はオーバーストアな状態。市民会館、等行政機能も一つに集約して、あわせて商業施設も規模を縮小して入っているようにするイメージ。
【市内】商業等B	●			<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺を含め下関はロケーションはいいが車が下関駅前を通らない。花火大会等イベント時にも市外からくる人がストレスなくアクセスできるようなインフラ整備が望まれる。 ・現在の商業施設の駐車場の配置が裏側になっており、アクセスが悪い。 ・下関北九州道路の整備を待ってはいはもたない。 ・施設の集客の考え方として、①来たことない人②顧客③最近こなくなった人に分類される。その中で一番重要なのは③最近こなくなった人。来なくなったのには理由がある。他の競合施設にとられたのか、当方のサービスが悪かったのか、そこを分析するべき。それは市政についても同様だと考える。下関を離れるのには理由がある。 ・人工地盤はビジネス通路となっている。お客様のためのものになっていない。 ・下関市は歴史的な魅力をPRする必要がある。 ・駅前のバスはビジネス、通学等の生活利用者しかいない。下関駅から市内、市外問わず観光地へのアクセス、観光プランが組まれていけば良い。 ・臨海の特性を活かすべき。海岸沿いの景色は作れるものではない。観光船の充実等体験型コンテンツの充実、水際緑地の活用と周辺施設の回遊性の確保、夜間における海岸線特有の夜景スポットを楽しめる空間形成等望まれる。 ・商店街の活性化は重要。第三セクターとしてまちづくり会社の設立が望まれる。単にイベントによる集客ではなく、いつでも市民をはじめ市外、県外から訪れるスポットとなる環境作りが必要。 ・老朽化した施設には新規出店が見込めない。あわせて新規出店への事業計画のサポート、補助制度の充実が望まれる。 ・近年、建設会社等は事業拡張して飲食業等を手がけている。税金緩和等で後押ししてもよいかもしれない。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<ul style="list-style-type: none"> ・下関駅周辺の遊休不動産を活用すべき。IT企業等を商業施設の空床を活用して誘致する等。 ・人口減少、EC（電子商取引）普及に伴い地域における消費力が低下している。ターゲットを絞った効果的な情報発信が必要。また、外貨獲得、消費の域内還流の仕組みづくりが望まれる。 ・SDGs活動を通じた活性化施策。古民家再利用する若者が増えている。商店街で繋がって、仲間を見つけ、技術を向上し、よき思いでを作りながら「学びの場」にしていく。
【市内】商業等C	●			<ul style="list-style-type: none"> ・下関は働き口が少ない。現在、飲食店では特に資格を持って調理をする方は引手あまたである。そういう方が働ける場所があれば自然とにぎわってくると考える。資格を取れる環境、働く場所が必要。 ・下関市の出生率が全国平均よりかなり下回っているとの報道があった。子供を増やしていく取組を進めなければならない。児童手当も大事だが、それだけでなく、子育てしやすい環境づくりに対して政策を講じていくべき。 ・コロナで若干影響はあったが、現在採算が取れていなくてもいずれ上向くという考え方を持っている事業者もあり、これはやはり駅前立地の特性だと考える。
【市外】商業等A	●			<ul style="list-style-type: none"> ・地方都市は全国どこもオーバーストアな状態。物販機能が弱くなってきており、サービス機能（料理教室、クリニック等）を強化する傾向。 ・駅前には通勤通学の動線上であるため、来店頻度の高い日常利用サービスが適している。一方郊外型は利用が土日に偏るため家族層をターゲットとしていることが多い。 ・当社の実績として、商業床をコンパクトにし、上層部をオフィスに転換した事例がある。オフィスだと安定的に賃借料が入り、地方の駅前商業施設の生き残る術だと考える。 ・あると便利なコンテンツ、コト消費を促すコンテンツであれば運営していけるのでは。 ・下関駅は降り立った時、活気ない雰囲気を感じる。イベント的な要素でコンスタントに盛り上がっている雰囲気を出す必要がある。 ・人口減少下とはいえ、20万人のマーケットは大きく、適したコンテンツを備えれば十分可能性はある。地元のニーズを抑えて、ある程度人が来るようになってから新しいものを導入するというステップが望ましい。 ・行政機能をはじめ、物事をワンストップで済ませられる駅前が求められる。
【市外】商業等B	●			<ul style="list-style-type: none"> ・近年のショッピングセンターの動向を見ると、郊外における商圏は網羅されており、都心部への出店が進んでいる。都心部では敷地が狭く、土地価格も高いため、ハード整備の状況、交通アクセス等の条件を十分考慮する必要がある。 ・シネマ、フードコートを併設する従来のモデルは郊外では通用するが、まちなかは事情が異なり、居心地の良さを追及した施設整備等が進んでいる。 ・都心部への新規出店にあたり、地域商業施設と共栄共存を図る方針が立てられるが、現実的にはなかなか難しい。 ・下関駅前エリアにはかなり高いポテンシャルがあると考えている。車利用者の不便を解消するだけでも、商業目的での来訪者は増えるのではないかと。あわせて、駐車場を含む、施設全体をカートで回れるような建物であれば。 ・商業施設のリニューアルを行う場合は、昨今の消費トレンドをふまえたうえで、規模を見直し、最適な形で出店を検討する必要がある。 ・地方都市では、ホテルやマンションへの再開発が行われがちだが、下関駅周辺にはポテンシャルがあるため、そのような用途への転換でなく、まち全体の再生を目指すのであれば、商業を中心とした再開発の方が望ましい。 ・下関駅～唐戸間は多様なコンテンツが集中しており、全国的に見ても珍しい。相互に連携することで地域全体の魅力、回遊性の向上が図れる。 ・最も競合するのは同業他社でなく、オンラインショップ等Eビジネスの台頭。衣料品が購入されづらくなっている。 ・飲食をはじめ、オンラインでは代替できない強味を作ることが必要。開放感やゆとりある空間設計といった居心地の良い空間づくりを進めなければならない。 ・インフラが変わり始めるということがわかるだけでも民間事業者は意識を高め、前向きな検討をはじめめる。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
【市外】商業等C	●			<ul style="list-style-type: none"> ・下関駅周辺は建物に囲まれて開放感がない。駅前がまちの顔になっているのか。 ・JRも利便性が高いとはいえない。 ・車でアクセスがストレス、観光客も駅にはあまりきていない印象。開放感のある道路空間の整備、そして車利用者にとってストレスの少ない環境づくりが必要。 ・韓国からの観光客が多く、文化交流の場になりえる可能性がある。駅前にインバウンド向けの施設があれば人流ができると考える。 ・商業土地利用について、駅前は日常使いが中心で、ターゲット層の再設定が必要。 ・行政には駐車場、市民が集える広場、公園の整備リニューアルのイメージを示してほしい。 ・観光分野にも力を入れ、地理的特性を活かした新たな事業展開を目指してはどうか。 ・電子商取引の普及で「モノを買う場所」から「体験する場所」への転換を図る必要がある。
【市内】ホテル業等A	●			<ul style="list-style-type: none"> ・駅前は購買力が減ってきている。 ・駅前のリニューアルにあたっては駅前-海-市民会館-国際ターミナル等の動線をしっかり考えてほしい。 ・MICEは重要。下関は食で選ばれている。 ・大きな会場を持つホテルが1個あるのが地方駅前の姿だと考える。ただ、会場を持つことは採算性の観点から効率が悪い。 ・宿泊特化のホテルが地方に増えている。また、全国的に結婚式場がホテルに転換されている。 ・都心部の人は1時間のタクシー移動は平気。福岡への流れを足止めするのは困難。 ・大きな建物を建てる必要はない。入居しやすい建物・仕組みを作って、トライアル的にも入居できるような、そういう小さな店舗で運営ができるような仕組みが望まれる。 ・関門海峡のような素晴らしい景観は他にない。 ・下関駅前にオフィスビルができたが、市外からの新規でなく地元企業が入っている。 ・地方都市の良いところを伸ばしていく。下関にしかないものをきちんと残していく。例えば海への動線等。
【市内】金融業等A	●			<ul style="list-style-type: none"> ・最近駅とホテルが一体になっている町が多い。下関駅が拠点というのであれば、やはりホテルと商業施設とが一体化していて、生活機能(病院等)も近いような構成が必要なのでは。そうすると人がそこに滞留するので、飲食店等も増えていく。 ・観光客が公共交通機関を利用していない印象。公共交通機関の充実が図られれば、観光客の利用も変わると考える。 ・10年20年で車自体での移動もだんだん変わってくるのではないかと。高齢者の方は手放し、若い人は車を乗らないという時代になり、公共交通を使った移動が重要になってくるのでは。 ・観光について、誰をターゲットにするのかという観点も重要。欧米の方は公共交通機関を使って移動する。広島でも、路面電車やバスで移動している。あわせて関釜フェリーをうまくPRするべきだと感じる。 ・徳山駅が再開発された。人が行きたくなる駅を工夫して作ったという印象。機能を集約して、魅力を高め、人が集まる空間を形成しており、目指すべき形として参考になると考える。 ・朝から夜まで人が常に滞在する、市民がそこに集まってくることが近くの商店街の消費にも繋がると思う。 ・駅前商業施設にテナントが来ようと思ってもらえる魅力がない。いいテナントがこないから魅力的なまちにならないという悪い循環になっている。
【市内】 既存ストック活用A		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・茶山通り、豊前田通りは地元住民からすると駐車場も高く、住みにくいという感覚があるが、外の人が住んでみたいと感じている。豪邸でない雑多な家でも価値を見出してくれる。 ・密集市街地は防災の観点から残すところ、残さないところを決めていければ良いと思う。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<ul style="list-style-type: none"> ・すべてきれいに開発するのではなく、このルートの風景を残すといった観点が大事。 ・グリーンモール、茶山通り、豊前田通りの問題としては、まとまって車がとめられる場所がない。ある程度まとめてとめられるような駐車場はほしい。 ・あるかぼーとで遊んだ後の人が訪れるような流れができればと思う。 ・下関駅周辺に住むターゲットは適度に便利なまちなか暮らしで自然に近いことを望む人。 ・歴史的資源を活用するだけで、違うニーズが引張ってこれると思う。 ・駅の東口は通り抜けてしまうだけの場所になっている。新しい人が来て、若い人がイベントする、ファミリーがでかける場所になると思う。 ・まちづくりを進めるにあたっては、この地域にどのようなお店が必要か、どういう人が住むのか想像しながら誘導することが必要。 ・貸す人、不動産を持っている人が事業しやすい施策が望ましい。店舗兼用住宅だったが、商売を辞めて2階に住んでいる物件の1階部分を貸してもらえ等。持ち主もオープンマインドになってほしい思い。 ・昔と比べて大きい店舗を借りる人が少なくなっている。
【市内】 既存ストック活用B		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・建築コストが高騰しており、公的資金を入れた開発事業が途中でストップする事案がある。 ・人口増加の時代の開発手法として、開発でその周辺の土地の価値を上げて、次の開発につなげるといふものであったが失敗している。原因は人口減少のフェーズになっていたこと、適正な規模でなかったこと。 ・新しい再開発は家賃上昇局面でやるべき。不動産価値が下落している＝床のニーズがない状態。そこで再開発を行うと作ったけど使われないということになる。 ・行政がかかわる再開発で失敗すると周辺への影響が大きい。また、失敗したものをどうにかしようとする維持費等含め、多大な負担が生じることとなる。 ・まずはリノベーションをはじめ、家賃上昇局面を作る取組を進め、路線価が上がったタイミングで適正規模の新築に民間事業者が参加するという流れが適当。 ・リノベーションにより起業や雇用の創出、歩行者通行量が増えた事例がある。 ・下関駅前を住宅にリノベーションすることはいいと思う。高齢者向けサービス付き賃貸住宅等も良い。マンション建設、一部を商業床にする等も可能性はあると考える。 ・密集市街地については、少しずつリノベーションしていきながら自然に返すところとセットを作って、ポテンシャルを活かしていくところを見つけるイメージ。道路を広げることができるなら高級住宅街になる可能性があると考えている。 ・リノベーションまちづくりには物件オーナーの意識が非常に大事。そのため、将来的なまちづくり像を示して、そこに向かって暫定利用しませんかっていう呼びかけを行政がするのは効果的だと考える。 ・再開発を進めるにあたっては地域外の企業でなく、地権者で絵を描くようにした方が良い。
【市外】 既存ストック活用A		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・日常の買い物は郊外に流出、また、広域的な商圈において小倉が吸引力を持っていることが駅周辺に影響を与えている。 ・未利用地、老朽建築物が多数存在しており、まちの魅力低下につながっている。一方、再生に向けた余地があるとも捉えられる。 ・鉄道、港といったインフラが整っており、アジア圏をはじめとする海外インバウンドが訪れやすい希少な都市構造であることは強み。 ・宿泊と観光とを面的につなげることで地域価値を引き上げることができると考えている。 ・歴史的資産も多く、文化財を起点としたストーリー創出、滞在型観光の展開も十分可能性がある。 ・魅力ある建物を分散させながらネットワークを形成し、エリア全体を再生した事例がある。 ・文化財は使うだけでなく、その場でどれだけ経済、雇用が生まれ、投資回収が可能となるのかといった視点が重要。 ・事業参画にあたっては歴史的価値やストーリーを持った建物が下関駅周辺に存在するかが重要な判断要素となる。 ・施設の作り、体験を国内、国外で分けることはせず、体験に価値を感じる層を自

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				然に呼び込む事業展開が望ましい。
【市外】 既存ストック活用B		●	●	<ul style="list-style-type: none"> 単に再開発後に人が増えるのを期待するのではなく、再開発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。 コミュニティスペース等収益性が低い事業については、事業主体である行政やオーナーにしっかりと目的意識があるかどうか重要。
イベントA	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> 毎週のようにイベントが開催される公園が存在する。 最近はまだ観るのではなく参加型のイベントが盛り上がる。 単純にフードイベントをしてもだめ。目的や特別感を準備する必要がある。 今後のイベントの在り方として、会場を決めず、まちが会場というような回遊性を持ったものにしては。 大阪駅前の芝生広場がすごく良い。駅もオフィスも商業施設もあって、イベントもライブもできる。 駅前になにがあるべきかは、市民をターゲットとするか、市外の方をターゲットとするかで異なる。 下関駅前で下関ならではのもの食べられたりというのは外の人をターゲットとした発想。緑地についても下関市民が滞在しなくても、外の人からは喜ばれる。外の人が滞在する仕組みを作ってにぎわえば地元の人も行ってみようとなるのでは。それが先だと思う。 施設として上下水道はあった方がよい。 海が見える駅前は良いと思う。 行政には意見を聞きながら一緒にやっていこうというスタンスを望む。そこからビジネスに発展するかもしれない。
イベントB	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> イベントも収入を得る必要がある。お金をとれるように切り替える必要がある。 イベントは続けることが重要。続けることでにぎわいの価値もだんだん上がって、定着していく。 イベントをやるには行政の施設を利用するしかない。民間で広大な敷地を持っているのは少ない。だからこそ使いやすい仕組み作りが望まれる。 下関は観光にシフトしようとしているが、シフトしきれていない。泊まるまでのコンテンツがない。 よくインバウンド需要を取り込むという話を聞くが、国内旅行者も取り込めていないのでは。日本の主要観光地でなく、下関を選ぶ人はレア。 「食」がなくなったら、長期滞在が難しい。多くこさせる取組も必要だが、日帰りを宿泊付きに、1泊2日を2泊3日にさせるコンテンツも重要。イベントと絡めて昼も夜も楽しめるということを考えていかないといけない。 巖流島を中心にフェスを開催して、ゆめ広場や門司港もまきこんで回遊できるようにすると面白いと思う。 既存イベントの規模を大きくすべき。 博多が強いのは屋台。屋台用に電気設備、上下水道を整備している。 関門汽船は体験コンテンツとして良い。 建物の中でイベントするのは難しい。バザーのような感じになる。 小さい店が多いことがまちの魅力につながる。 駅前の建物を残しても、今以上にはならないのでは。それであればスクラップでよいと思う。 人工地盤は使いにくい。芝生化したゆめ広場を有効活用できるようにしたほうが良い。電気設備や上下水道を整えて利用促進させてあげるのが望ましい。何もないとテントや発電機を借りる必要がありコストが多大にかかる。 駅前に公園はいらない。人がいないのに公園ばかり作ってどうなるのか。 騒音防止ルール上、21時にはイベントを終わらせないといけないが、22時、23時にしてほしい。ただ、イベント終了時間を遅らせるとイベントだけで完結してしまい、周辺店舗への波及効果が薄れてしまう。
その他関係団体A				<ul style="list-style-type: none"> リゾート下関について、唐戸周辺で完結させてほしくない。 駅前ホテル需要はある。キャパが全然足りておらず、メッセ等でイベントがあったら小倉、福岡に流れている。 テナント料が高いケースもあるので、特定の施設への出店補助等あればよいのでは。また、既存制度で使いにくいのが、補助申請に先行して賃借契約を行ってはいけないところ。貸す側からすると補助の手続きを待ってられない。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に住んでいるが、やはり利便性は良い。様々な施設が近く、車がいらな い。 ・ビルの売買を手掛けているが、老朽化が進んでおり、行政からビルの補修、老 朽化対策について支援があればありがたい。 ・建て替えを検討しているビルがあるが、建設費が高騰しており、タイミングを 伺っている。建設費助成等の制度があればありがたい。 ・不動産は一定の売買がある。ポテンシャルはあるエリア。 ・歴史的資源やアニメと絡めたコンテンツがあればよい。 ・人流を変えるのに、茶山通りを両側通行にするのは一つの手だと考える。グリ ーンモールと豊前田通りが近くなる。
その他関係団体B				<ul style="list-style-type: none"> ・韓国コンテンツは女性が好む。 ・やる気のある若いメンバーが入ってきている。様々なプレイヤーを巻き込んで いきたい。 ・大規模な祭りをきっかけとして、それに続くような取組ができないかと考えて いる。しかしながら、皆本業があり、常時入りこむことができない。 ・リゾナーレ下関について、唐戸周辺で完結させてほしくない。週末だけでも唐 戸下関駅間の無料バス等できないか。 ・下関は観光としての武器が多いが紹介の仕方がうまくできていない。
その他関係団体C				<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の施設は規模が大きすぎる。また、商業施設の駐車場への動線が悪い。 ・ディスカウントの時代が続く、客単価があがっていない状況。 ・駅前を通過点になっている。買い物をして電車に乗って帰る人は少ない。 ・持続性のある「日常のにぎわい」の回復の為に、生活機能（居住・医療・教 育・子育て・仕事）」の集積が必要。 ・売上が悪いのを世の中のせい、施設のせいにするのは商売の本質からずれてい る。売上が低いのは自分たちのお店の魅力がないから。マインドの転換が必要 である。 ・駅前商業施設が合同で何かに取り組み輪を広げる必要がある。地権者、商業 者、交通、観光、若者等を含めたエリアマネジメント組織の明確化、司令塔が 必要。 ・補助制度について、売り上げ補填的なものではなく、伸びているところを伸ば すという考えが必要。 ・重要視しているのは日常のにぎわい。イベント時のものではない。 ・駅前と唐戸とでは来る理由が異なる。対象を明確にして検討しなければならない。 ・赤間神宮からリゾナーレ下関までは景観もよく、歩いていて楽しい。それ以降 の、警察署から下関駅までが歩いていて面白くない。 ・にぎわいは行政がつくるものではなく、箱がつくるものではなく、そこで働く 人がつくるもの。
その他関係団体D				<ul style="list-style-type: none"> ・重要なコンテンツは「食」。 ・下関はコンテンツが豊富で、整理整頓が必要。ハード先行したまちづくりはだ め。 ・駅前にシンボリックなものがない。 ・下関駅は観光の入口になっていない。新下関や北九州空港が窓口。そこに人が くるような仕掛けが必要。 ・駅前はず、市民が集まれる場所にするのが重要。 ・駅を降りたら関釜フェリー、海が見えるようになるとよい。 ・駅前に大学があってもいいと考える。 ・グリーンモールは一つの観光地になりえる。長崎に学ぶことは多く、中華街等 わかりやすくスポットを示している。情報発信が上手。 ・唐戸からの終バスが9時台。そうすると唐戸で飲まない。公共交通と飲食はリ ンクする。別府市がナイトタイムエコノミー推進のため社会実験で夜のバス運 行をしている。 ・業務床需要は縮小している。オフィスビルが建設されたが、市内事業者の移転 にとどまった。新規呼び込みには至っていない。 ・下関北九州道路ができると山陽小野田のみちしおのようなトラックステーシ ョンになり、食文化のスポットになる可能性がある。 ・商業床うんぬん以前に、ライフスタイルが変化しており、建物自体がいらなく なってきた。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
その他関係団体 E				<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線駅が新下関、メイン観光地が唐戸、歴史が長府というようにスポットが点在しており、アクセスが複雑。 ・今の駅前には来訪者に対してみせるのが恥ずかしい。ビルに囲まれ、視界も悪い。開放的、抜けのある感じがよいのでは。 ・長州といった歴史を推してもよいと考える。歴史を感じながら、駅から唐戸までいけるといった作りこみが必要では。 ・下関駅に降りたとき、どこに行けば何があるか分かりやすくするべき。町全体へのアクセスを分かりやすくすることで回遊性が生まれる。 ・駅に降り立った時の、「このまちに来た」というシンボリックなものが望まれる。最初の印象は重要。下関を象徴するのは関門海峡なのでは。 ・下関の観光の中心は食。食をメインとした施設があってもよいと思う。博多、小倉駅の横丁のような、明るいお酒の飲めるスペースがあればよい。 ・駅前施設のサイズ感は再考しなければならない。 ・地方百貨店と東京の百貨店とではお客さんの求めているものが違う。地方はハイブランドでなく地元の良いものを求めて訪れる。 ・ゆめ広場が芝生化され、使い勝手はすごく良い。ポテンシャルが高い広場になったと思う。ただステージが隅に配置されており、全体を使うときレイアウトが複雑になる。 ・豊前田通りについて、国道からの接続3箇所程度に繁華街入口が分かる目印が必要。 ・グリーンモールは特徴的な面白いエリアだが、コア過ぎる。優しいライトアップにする、韓国スイーツ販売（食をより韓国に寄せていく）、若者に人気の韓国の化粧品を販売する等、取組んではどうか。
その他関係団体 F				<ul style="list-style-type: none"> ・リゾート下関はホテルだけで完結させず、地域に還元させる考えがあり、一部宿泊客が外で食事をするような仕組みになっている。 ・客の絶対数が減少している今、唐戸と下関駅前の連携が重要になる。駅前開発が進んだ他地区では、繁華街が寂しくなっているところもある。 ・旅館タイプで1泊2食付きの運営から、宿泊のみのビジネスホテルタイプに転換する施設が増えた。稼働率は悪くなく、部屋数が足りないといった状況にあり、かつては団体旅行が多かったが、昨今個人旅行が増えており、ビジネスホテルタイプで対応されている。 ・宿泊施設として、一番問題なのは施設の老朽化。 ・MICE 関連ではメッセだけでは機能的に足りない。特に会食を伴う会場機能。 ・初めて下関に来られる方は、三百目のカーブで海が開ける、その景観に感動する。駅についた瞬間その体験ができれば良い。 ・駅前は統一感がない。コンセプトを持った一体的なまちづくりが望まれる。 ・海の景観は財産であり、港湾エリアを有効活用していかないといけない。
その他関係団体 G				<ul style="list-style-type: none"> ・MICE の際、下関は素通りでなく、しっかり利用いただいている印象であり、グリーンモール等はしっかり調べて来ていただいている。 ・下関駅周辺には、市民会館、生涯学習プラザ、グランドホテル、シーモール等、会場機能をもった施設が集まっている。徒歩でも利用可能。 ・駅前に下関らしい飲食店はあってほしい。 ・MICE 関係者が豊前田通りを利用しようと思っても、夜しか開いていないお店が多数。
その他関係団体 H				<ul style="list-style-type: none"> ・法人格を持った駅前まちづくり会社設立はいいと思う。自社で利益を出して運営するため、収入源として駐車場管理等を検討する必要がある。 ・基幹産業は観光であるなら、駅前に観光に関係するものがないといけない。郊外型ショッピングセンターとどう戦うかという観点ではない。 ・エキマチ広場を利用するにあたって窓口の一本化が望まれる。
その他関係団体 I				<ul style="list-style-type: none"> ・今後投資していくなら下関駅より新下関では。例えば竹崎エリアを全部きれいにするなら可能性はあると考える。宅地化も期待できるし、景観も九州が見えるっていう、最高の立地。 ・今更下関駅前に商業施設を持ってきてもだめ。人の絶対数が少ない。今の商業が存続できる人口ではない。あわせて若い人が住んでない。オフィス街にもなっていない。 ・駅前で人は歩いているが、入店しない。 ・昔は下関駅前の商業施設に行かないと買い物ができなかったが、郊外型ショッピングセンターができて、わざわざ下関駅にこなくて良くなった。

事業者 (業種別)	対象想定エリア			主な意見
	下	グ	豊	
				<ul style="list-style-type: none"> ・岬之町あたりで商業施設等できると、あるかぼーとから下関駅までの繋がりができてくると考える。 ・住宅需要とエリアのイメージとは深い関係がある。かつてイメージが悪いエリアでも、遊ぶ施設ができて、整備されたことでイメージが変わり、マンションも建った。 ・唐戸から国道9号沿いの警察署あたりぐらいまでは分譲マンション事業が成り立つ。それは海峡を望んでいる、九州が見えるというイメージがあるから。この景観には価値がある。マンション事業が成り立つということは住む需要があるということ。今では下関駅～唐戸か新下関駅周辺だけという感覚。 ・港湾のエリアを観光としても活かすのは手だと思ふ。 ・集合住宅のホテルへのリニューアルは、設備更新や許可の関係でホテル業はハードルが高い。
その他関係団体J				<ul style="list-style-type: none"> ・あれもこれもできればいいが、今から居住人口を増やすのは無理であり、九州方面への若者の流出をとめるのも無理。また、あれもこれもじゃ整備費用が高む。ある程度年齢等、ターゲットを絞って検討しなければならない。 ・下関駅周辺と唐戸間に移動して出向くコンテンツがない。 ・長府は歴史的なまちであり、インバウンド、国内問わず下関に来訪された際、足を伸ばしていただけるような仕組みが望まれる。 ・下関駅前に住むという観点では、スーパー、医療等の機能が求められる。 ・空き家が増えており、その空き家改修や買い取って、貸したりといった事業を検討するが、絶対的に駐車場がない。また、既存の空き家は車が進入できない、駐車場があっても1階が狭い車庫等といったものが多い。今のニーズから、そういった立地、構造は売れない。関西町、長崎町、新地町あたり。既存住宅を解体、更地にして一体的に整備するとなると、ある程度まとまったエリアで合意形成を図らないといけないので、それも難しい。 ・リノベーションまちづくりの事例は、スタート当初はどうか全く見通しが建たなかった。しかし、外国の方が面白いと感じて、訪れて、長期滞在して、多文化コミュニケーションが生まれている。その領域はまだ攻め代があると感じる。 ・イベント開催にあたっては自分達が楽しいと感じる場所を作っていくという考え。いろんな人が共感をしていただいて、同じように場所を作っていくくれたらと思う。そうすることで駅前で常時なにかやっている状況が生まれるのでは。 ・グリーンモールはリトルコリアとして振り切れたまちづくりを進められたらいいと考える。昔は歩くのが怖かったが今は楽しいまちになった。市外の人は過去を知らないから面白がって来訪する。 ・最終バスの時間帯が早まっているが、欲をいうと最終電車があるまではあって欲しい。 ・グリーンスローモビリティ等実証実験をしているが、しっかり宣伝しないといけない。かつてロンドンバスが走っていたが、あれほど目立ったバスなので、それ自体が宣伝になっていた。 ・出生者数が激減している今、遊園地等の子供をターゲットにした施設は成り立たない。