



2-1 下関市の概要

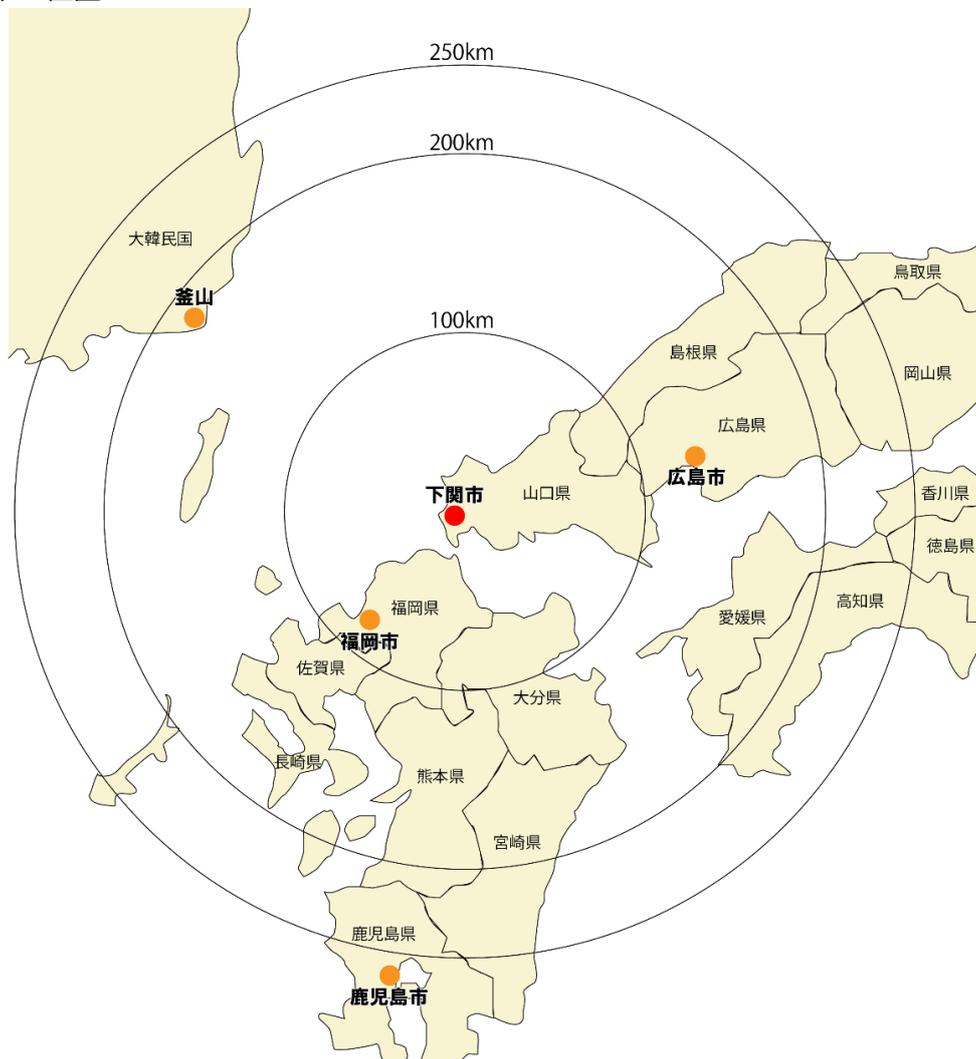
(1) 市勢

本市は、本州の最西端である山口県の西部に位置し、東西が約 30 キロメートル、南北が約 50 キロメートル、面積約 716.1 平方キロメートル（2018 年（平成 30 年）10 月 1 日時点）あり、南は瀬戸内海、西は響灘、北は日本海と三方が海に開かれており、日本海側の海岸線一帯は、北長門海岸国立公園に指定されています。また、響灘と周防灘、日本海と瀬戸内海を結ぶ海上交通の要衝となっており、韓国釜山までは約 200 キロメートルと非常に近く、アジア諸国との近接性に優れています。

市域には瀬戸内海に注ぐ木屋川水系（26 河川）と、日本海に注ぐ粟野川水系（11 河川）をはじめ 22 の水系を有しており、これらの水域に沿った地域には比較的肥沃な耕地があります。市域中央部は標高 600m 程度の山々が連なり、平地は河川流域と海岸線沿いに見られ、平野に乏しく起伏の多い地形です。

気候は、対馬暖流の影響により一年を通して比較的穏やかですが、冬季には日本海側気候の影響を受け、風が強く寒さが厳しくなっています。

■ 下関市の位置



(2) 沿革

本市は、明治22年(1889年)に全国で初めて市制が施行された31市のうち、県内で初めて赤間関市として発足しました。明治32年(1899年)に赤間関港(現下関港)が第一種港湾として開港し、明治34年(1901年)に現在の山陽本線が開通、英国領事館が置かれ、明治35年(1902年)に下関市として改称された後、明治38年(1905年)には関釜連絡船が就航するなど、これまで近代日本の西の玄関口として繁栄してきました。

市制施行後は、周辺市町村の合併により市域を拡大し、昭和17年(1942年)の関門トンネル(鉄道)の開通、昭和26年(1951年)の特定重要港湾の指定、昭和33年(1958年)の関門国道トンネルの開通、昭和48年(1973年)の関門橋の開通により、広域交通利便性が飛躍的に向上しました。

対岸の北九州市とのつながりも深く、近年では市民や経済界の交流イベント、関門海峡を挟んだ一体的な景観形成など、様々な分野で連携した取り組みが行われています。

平成17年(2005年)2月13日には旧下関市と旧豊浦郡の4町(菊川町・豊田町・豊浦町・豊北町)が合併し、同年10月1日中核市への移行により、市域面積716.10平方キロメートル、人口約26万人の都市として、魅力ある都市づくりを進めています。

■下関市の沿革

	下関地域	菊川地域	豊田地域	豊浦地域	豊北地域
明治22年	赤間関市、豊東下村(のち生野村)、彦島村(のち彦島町)、長府村(のち長府町)、豊西下村(のち川中村)、豊西中村(のち安岡町)、豊西上村(のち吉見村)、豊東上村(のち勝山村)、豊東前村(のち王司村)、清末村、小月村(のち小月町)、王喜村、吉田村、内日村が設立	現在の町域内に、岡枝村、豊東郷村(のち檜崎村)、豊東村の3村が成立	現在の町域内に、豊田下村、豊田奥村(のち西市町)、豊田中村、豊田上村(のち殿居村)の4村が成立	現在の町域内に、豊西村、豊西東村(のち黒井村)、川棚村、小串村(のち小串町)、宇賀村の5村が成立	現在の町域内に、神玉村、角島村、神田下村(のち神田村)、阿川村、粟野村、滝部村、田耕村の7村が成立
明治35年	赤間関市が改称し、「下関市」となる				
大正10年	生野村を編入				
昭和8～14年	彦島町、長府町、川中村、安岡町、吉見村、勝山村、王司村、清末村、小月町を編入				
昭和26年		岡枝村と檜崎村が合併し、「菊川村」となる			
昭和29年	豊西村の一部(吉母、蓋井島等)を編入		西市町、豊田下村、豊田中村、殿居村が合併し、「豊田町」となる		
昭和30年	王喜村、吉田村、内日村を編入	菊川村と豊東村及び内日村の一部が合併し、町制を施行して「菊川町」となる		豊西村、黒井村、川棚村、宇賀村(一部分村)が合併し、町制を施行して「豊浦町」となる	7村と、宇賀村の一部が合併し、町制を施行して「豊北町」となる
昭和31年				小串町を編入	
平成17年2月13日合併 新『下関市』誕生					

2-2 都市の動向

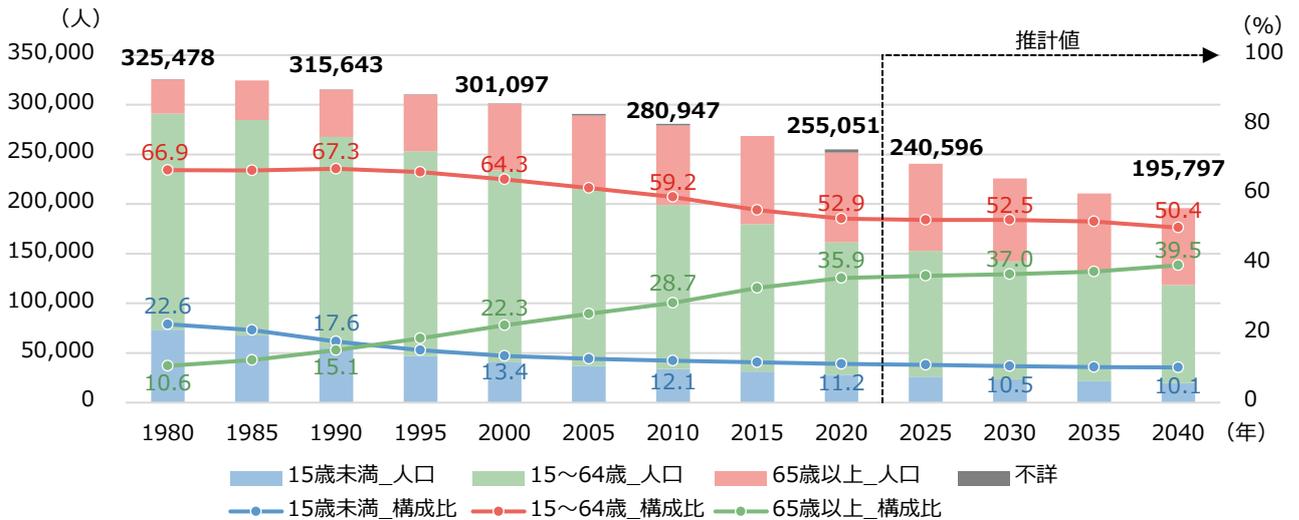
(1) 人口

1) 人口の推移と将来見通し

昭和55年(1980年)以降の総人口を見ると、減少傾向が続いており、令和2年(2020年)で255,051人となっており、平成22年(2010年)に比べ、約26,000人、9.2%減少となっています。

国立社会保障・人口問題研究所(平成30年12月推計)の推計では、令和22年(2040年)での人口は約19.6万人と、急速な人口減少が見込まれています。高齢化率は令和2年(2020年)の35.9%から令和22年(2040年)には39.5%まで上昇することが見込まれています。

■ 人口の推移と将来見通し

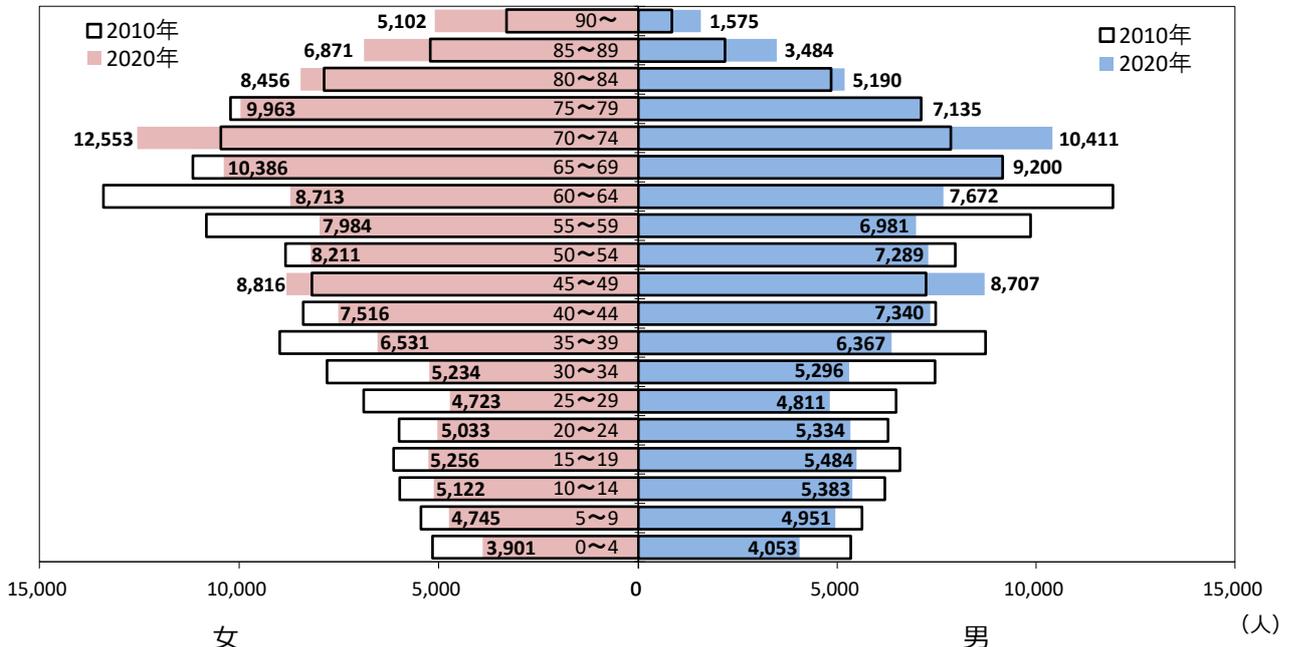


資料：国勢調査(1980年~2020年)、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所(平成30年12月推計)

年齢の5歳区分で10年間の動向を見ると、70歳以上が大きく増加しています。65歳以下では、45~49歳を除く各階級で減少傾向にあり、特に55~64歳は大幅な減少がみられます。

令和2年(2020年)では、男女ともに20~24歳から30~34歳にかけて減少しており、進学や就業に伴う流出が原因と考えられます。

■ 5歳階級別人口の変化(2010年・2020年比較)



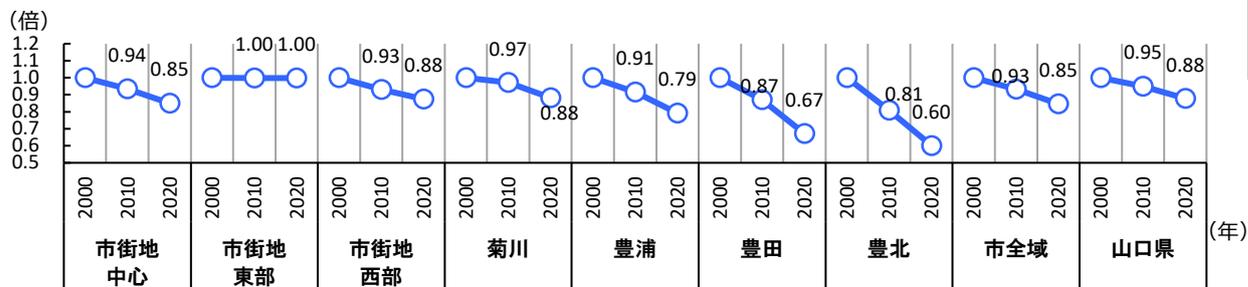
資料：各年国勢調査

2) 地域人口の推移と見通し

地域別に人口を見ると、豊浦、豊田、豊北の各地域で、人口減少と高齢化が急速に進んでいます。また、下関駅周辺の市街地においても、人口減少が著しく、市街地の低密度化が進んでいます。

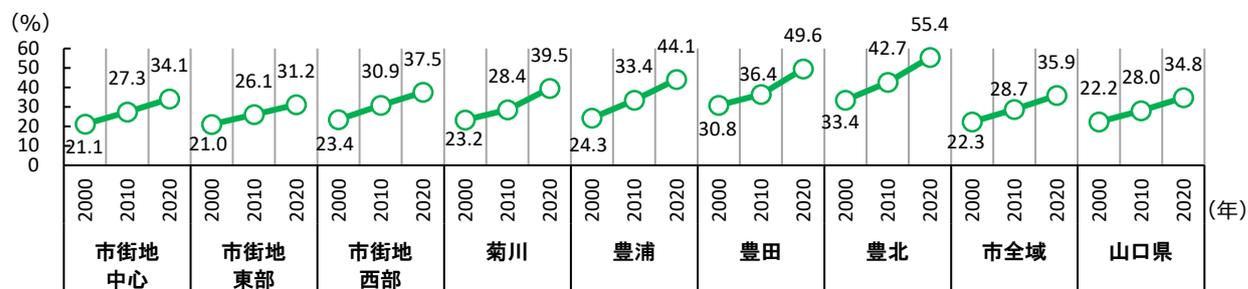
高齢化率を見ると、豊田、豊北の2地域では、高齢化率がそれぞれ 49.6%、55.4%、豊浦地域では 44.1%となっており、これら3地域では高齢化が顕著となっています。

■地域別人口増減（2000年を1.00とした場合）



資料：各年国勢調査

■地域別高齢化率の推移

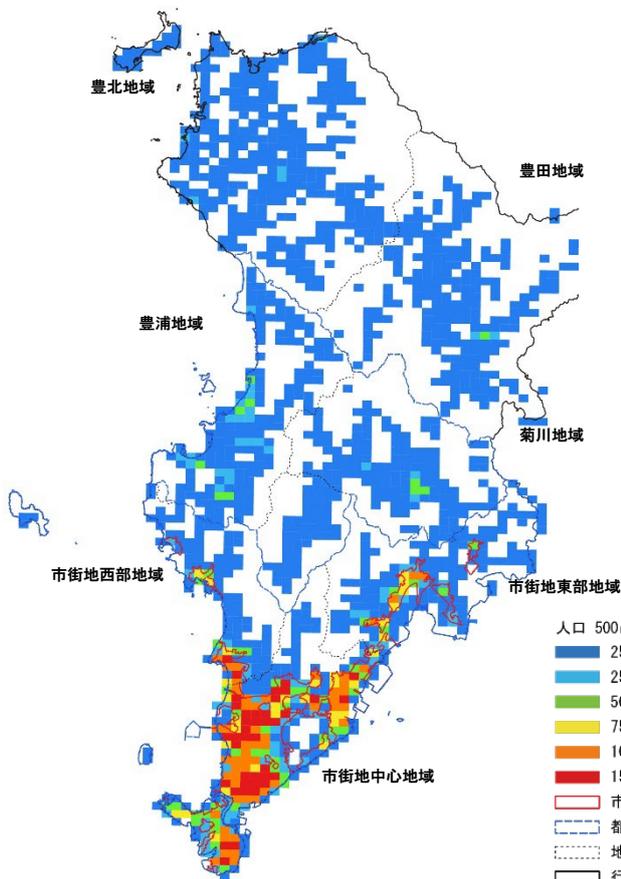


※高齢化率 = 65歳以上人口 ÷ (総人口 - 年齢不詳人口)

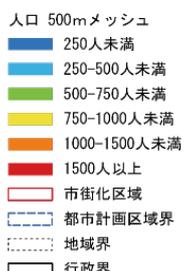
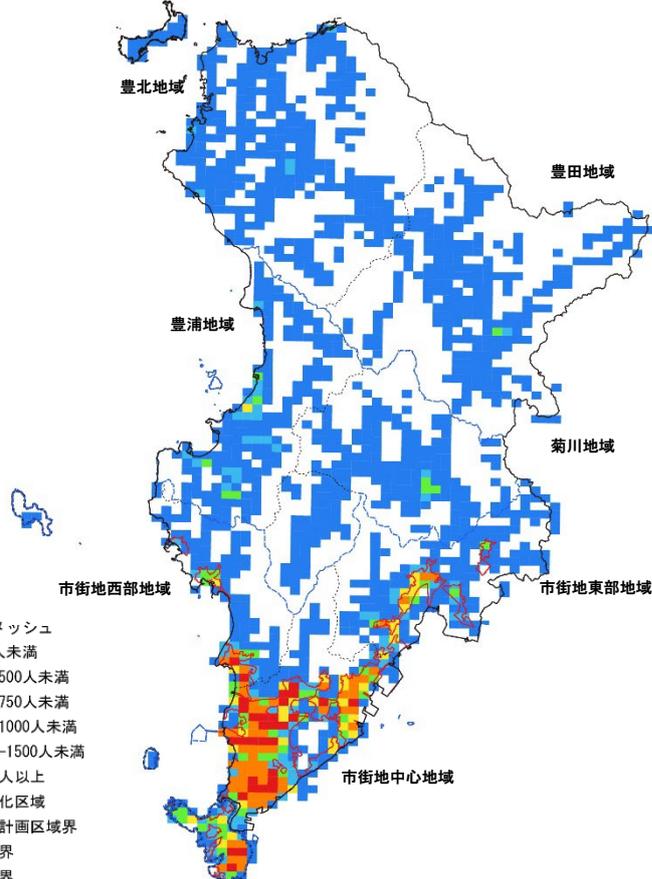
※内日は市街地西部を含む

資料：各年国勢調査

■人口分布（2010年）



■人口分布（2015年）

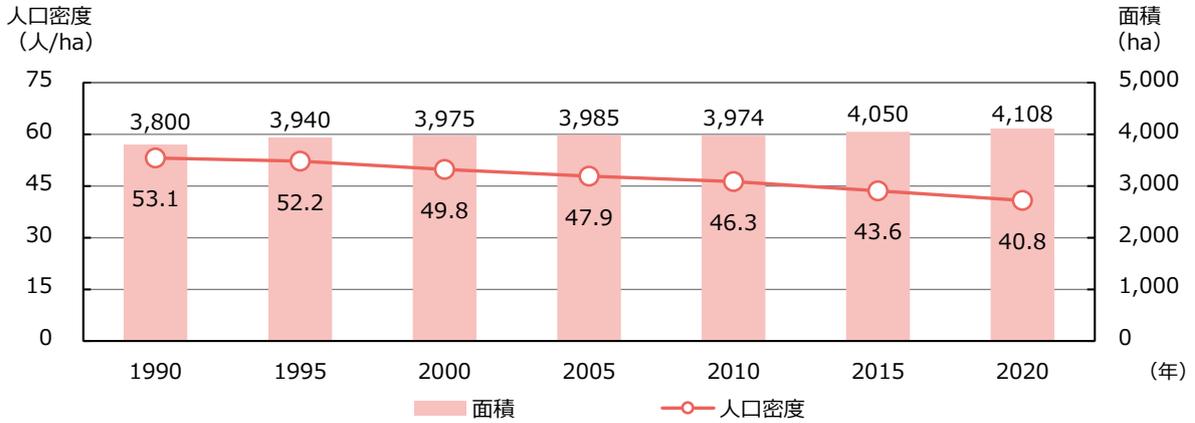


3) 人口集中地区

令和2年(2020年)の人口集中地区の人口密度は40.8人/haであり、平成2年(1990年)から一貫して密度低下が続いています。

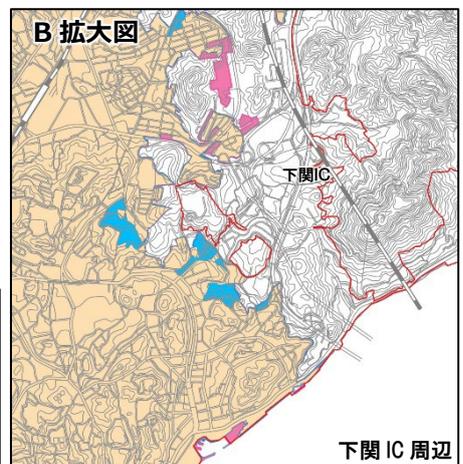
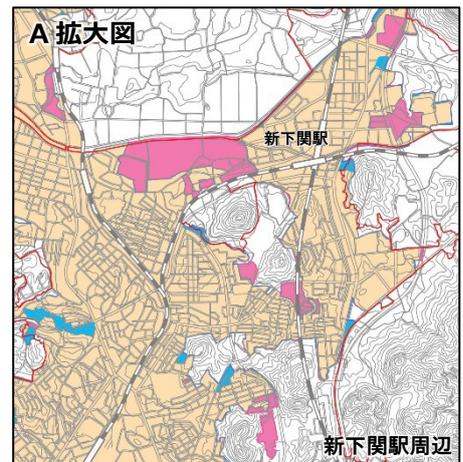
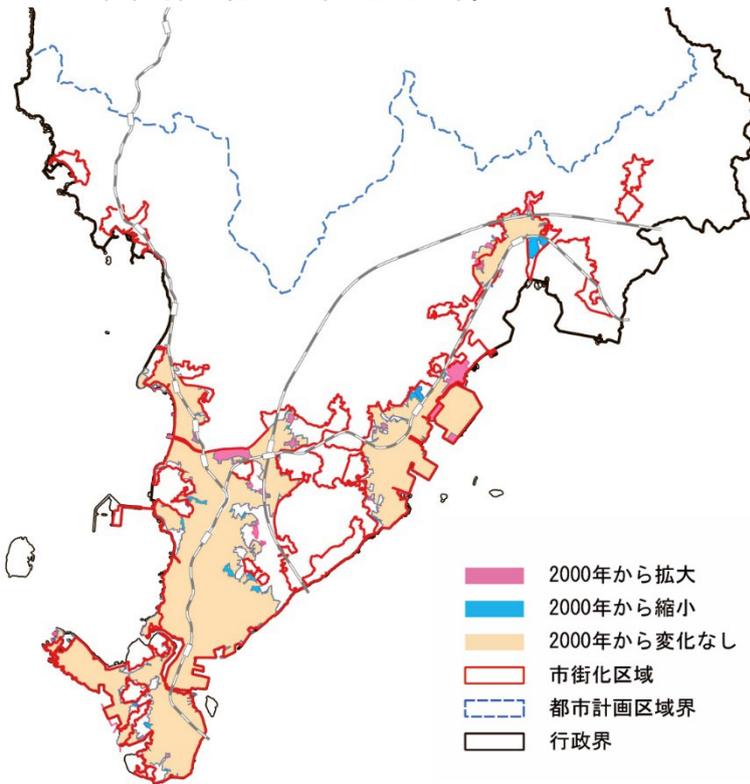
地域別では、新下関駅周辺で拡大している一方、下関IC周辺では縮小しています。

■人口集中地区の人口密度・面積の推移



資料：各年国勢調査

■人口集中地区 (2000年・2015年)



※人口集中地区：市区町村の境域内において、人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上)が隣接し、かつ、その隣接した基本単位区内の人口が5,000人以上を有する地域のこと。

資料：都市計画基礎調査(2017年)

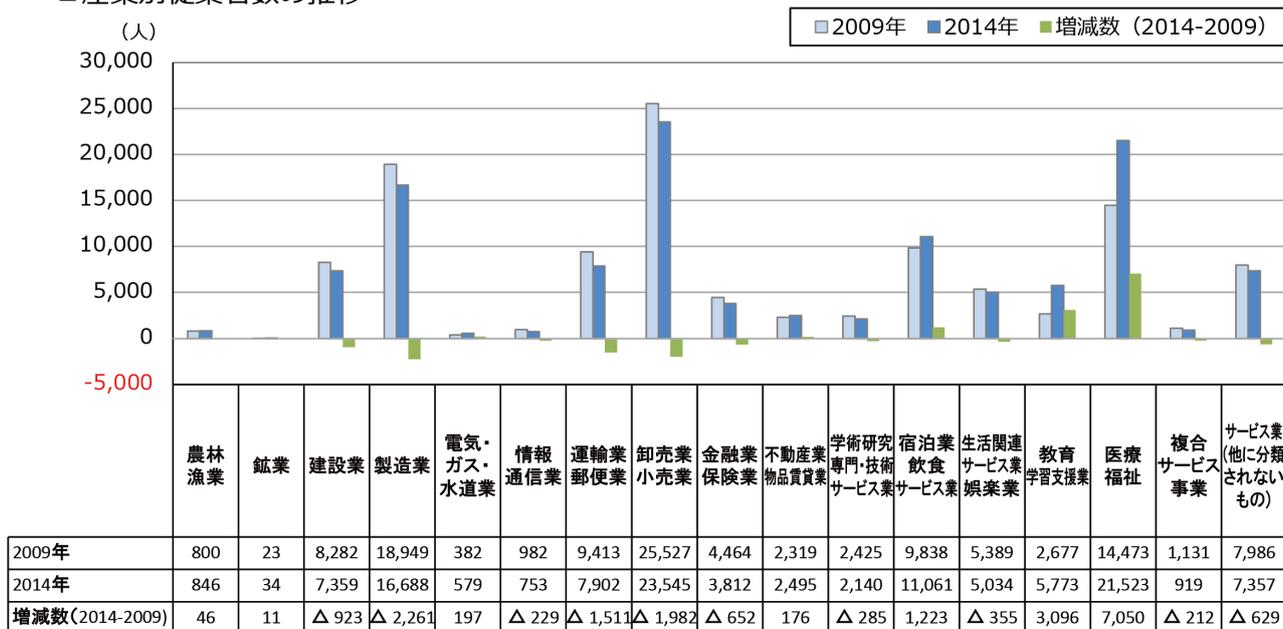
原典：国勢調査

(2) 産業動向

1) 産業別従業者

本市の産業別従業者数（民営）を見ると、製造業、卸売業・小売業とともに医療・福祉、宿泊業・飲食サービス業が主力産業となっています。動向では、製造業、運輸業・郵便業、卸売業・小売業で大きく減少しています。一方、医療・福祉、教育・学習支援業、宿泊業・飲食サービス業の従業者数は増加しており、特に医療・福祉の従業者数の増加が顕著です。

■ 産業別従業者数の推移

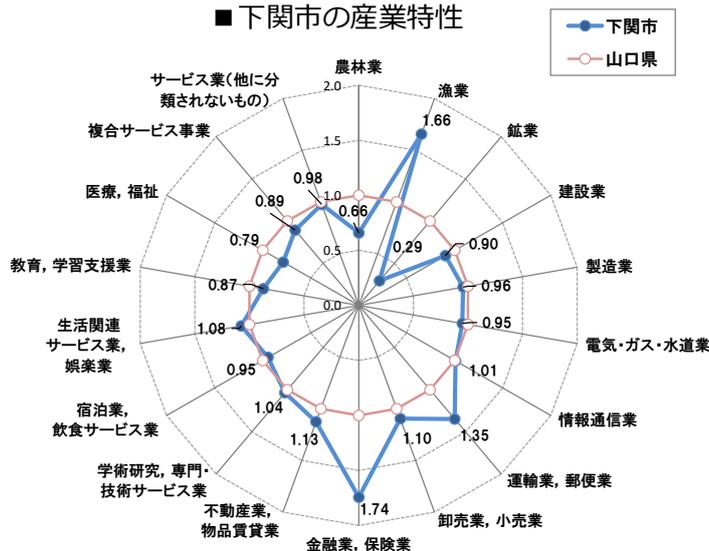


資料：経済センサス-基礎調査（2014年）

業種別に従業者数の構成比を山口県全体と比較すると、金融業・保険業や漁業が高い状況にあります。

一方で、農林漁業、鉱業を除いた都市機能に関連するサービス業種で見ると、金融業・保険業、運輸業・郵便業が高い状況にあります。医療・福祉、教育・学習支援業、複合サービス事業が低い状況にあります。

■ 下関市の産業特性



資料：経済センサス-基礎調査（2014年）

※数値は下関市の業種構成比÷山口県の業種構成比

2) 工業

平成 21 年（2009 年）からの製造品出荷額等は、平成 28 年（2016 年）に落ち込んだものの、平成 29 年（2017 年）には再び回復傾向にあります。事業所数、従業者数は平成 27 年（2015 年）以降、減少傾向が見られます。

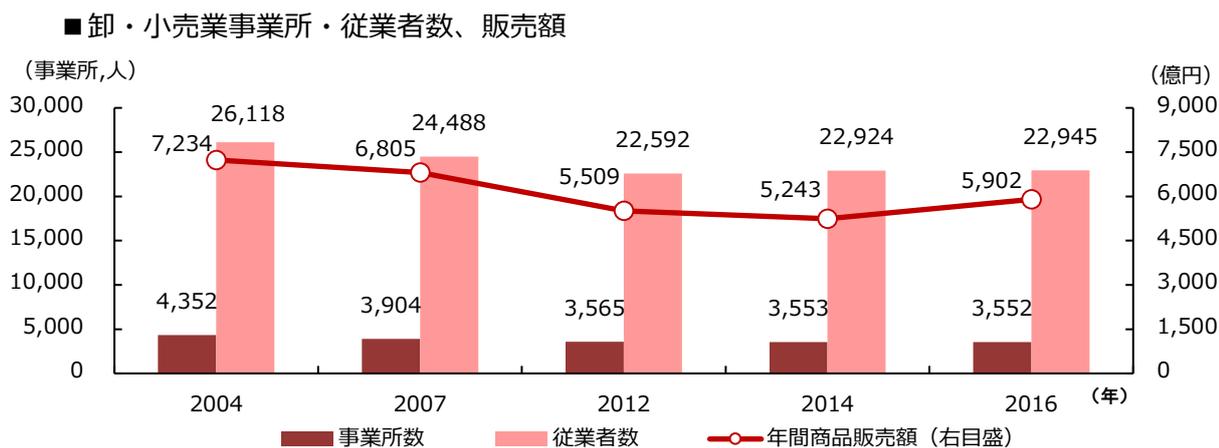


※従業者 4 人以上の事業所

資料：各年工業統計

3) 商業

年間商品販売額は、平成 26 年（2014 年）まで減少傾向にありましたが、平成 28 年（2016 年）には、回復の兆しがみられます。事業所数、従業者数は、いずれも平成 24 年（2012 年）以降、ほぼ横ばいとなっています。

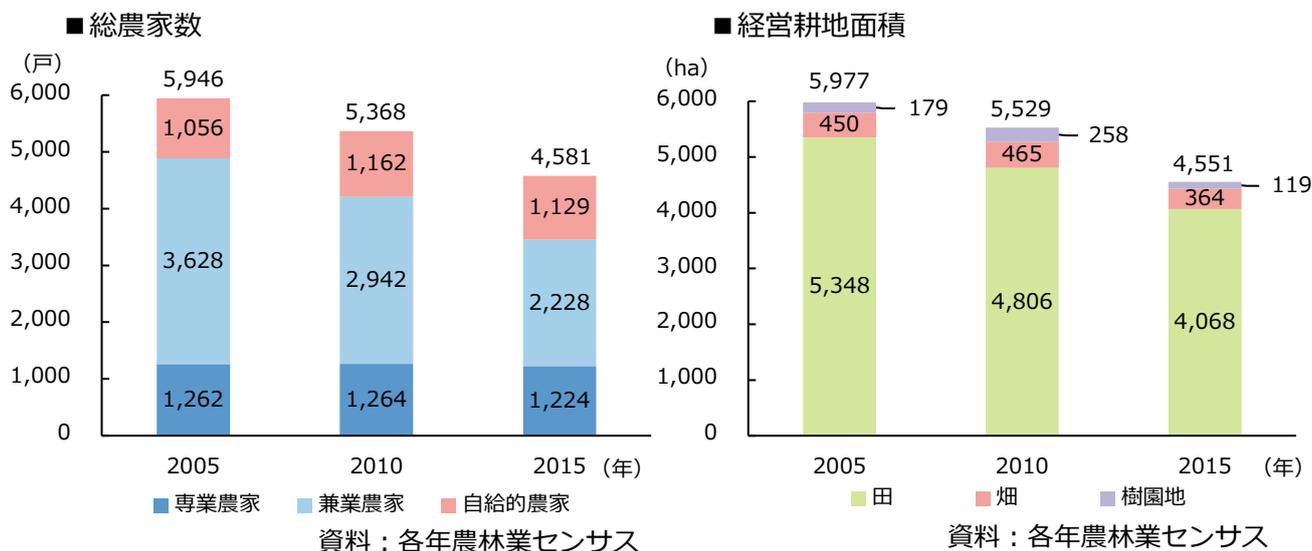


資料：商業統計（2004 年、2007 年、2014 年）、経済センサス（2012 年、2016 年）

4) 農業

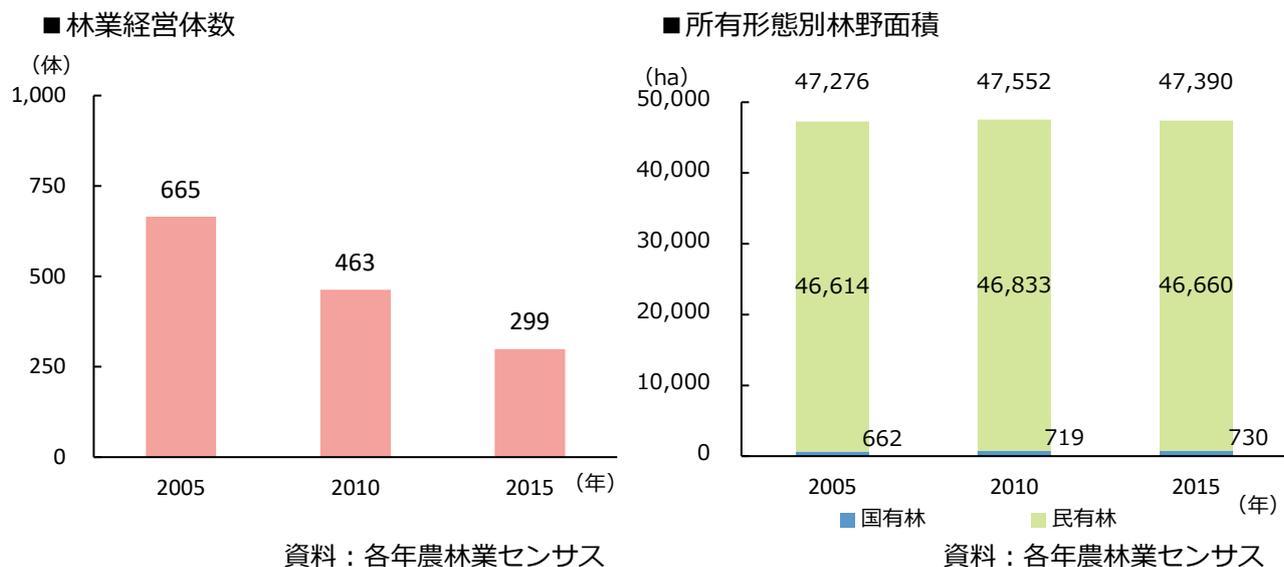
本市の総農家数は、平成 27 年（2015 年）現在 4,581 戸で、そのうち販売農家が全体の 75.4%を占めています。総農家数は、平成 17 年（2005 年）、平成 22 年（2010 年）と比較して減少しています。

また、経営耕地面積は、平成 27 年（2015 年）現在 4,551ha あり、そのうち田が全体の 89.4%を占めています。経営耕地面積も平成 17 年（2005 年）、平成 22 年（2010 年）と比較して減少が続いています。



5) 林業

本市の林業経営体数は、平成 27 年（2015 年）現在 299 体あり、平成 17 年（2005 年）、平成 22 年（2010 年）と比較し減少が続いています。また、所有形態別林野面積を見ると、そのほとんどは民有林となっています。

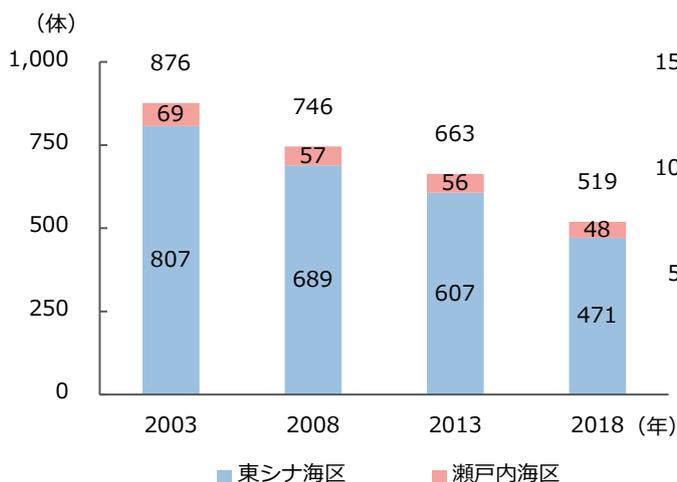


6) 水産業

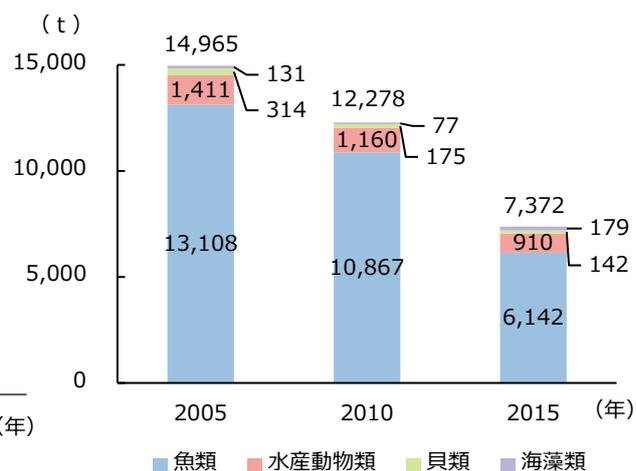
漁業経営体数は平成 30 年（2018 年）現在 519 体あり、主に東シナ海区で行われており、瀬戸内海区での操業はごく一部です。平成 15 年（2003 年）、平成 20 年（2008 年）、平成 25 年（2013 年）に比べ、減少が続いています。

また、漁獲量は平成 27 年（2015 年）現在 7,372t あり、そのうち魚類が 83.3%を占めていますが、平成 17 年（2005 年）に比べると約 5 割と、大幅な減少となっています。

■ 漁業経営体数



■ 漁獲量

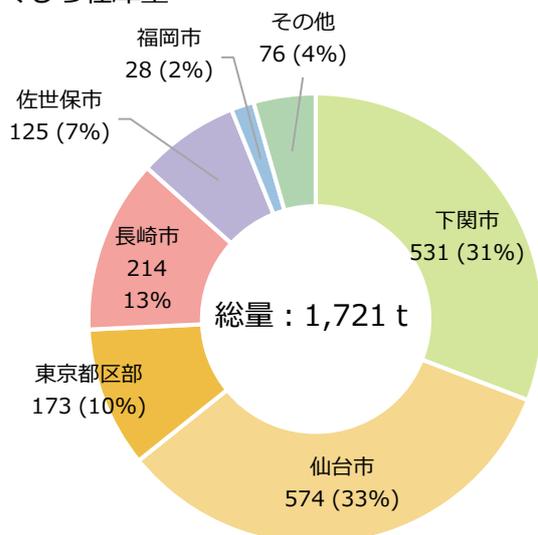


※魚類についてはすべての魚類を掲載していないため合計とは一致しない。

資料：各年山口農林水産統計年報（中国四国農政局）、漁業・養殖業生産統計（農林水産省）

資料：各年漁業センサス

■ くじら在庫量



資料：冷蔵水産物在庫量調査（2021 年 2 月末）

■ ふく取扱量

南風泊市場は、国内唯一のふくの専門市場であり、平成 30 年（2018 年）の取扱量は 1,786t となっています。

(3) 土地利用

都市計画区域全体では、農地、森林、水面等の自然的土地利用が 79.0%を占めていますが、下関都市計画区域の市街化区域や下関北都市計画区域の用途地域では住宅、商業、工業の都市的土地利用が多くなっています。一方、市街化調整区域や用途地域外では、農地、森林などの自然的土地利用がそれぞれ 87.7%、91.8%を占めています。

昭和 62 年（1987 年）からの変化を見ると、建物用地が大きく増加しています。新下関駅や長府駅を中心に、森林や田畑から建物用地への転用が多く、市街地が拡大しています。

■ 土地利用構成（2017 年）



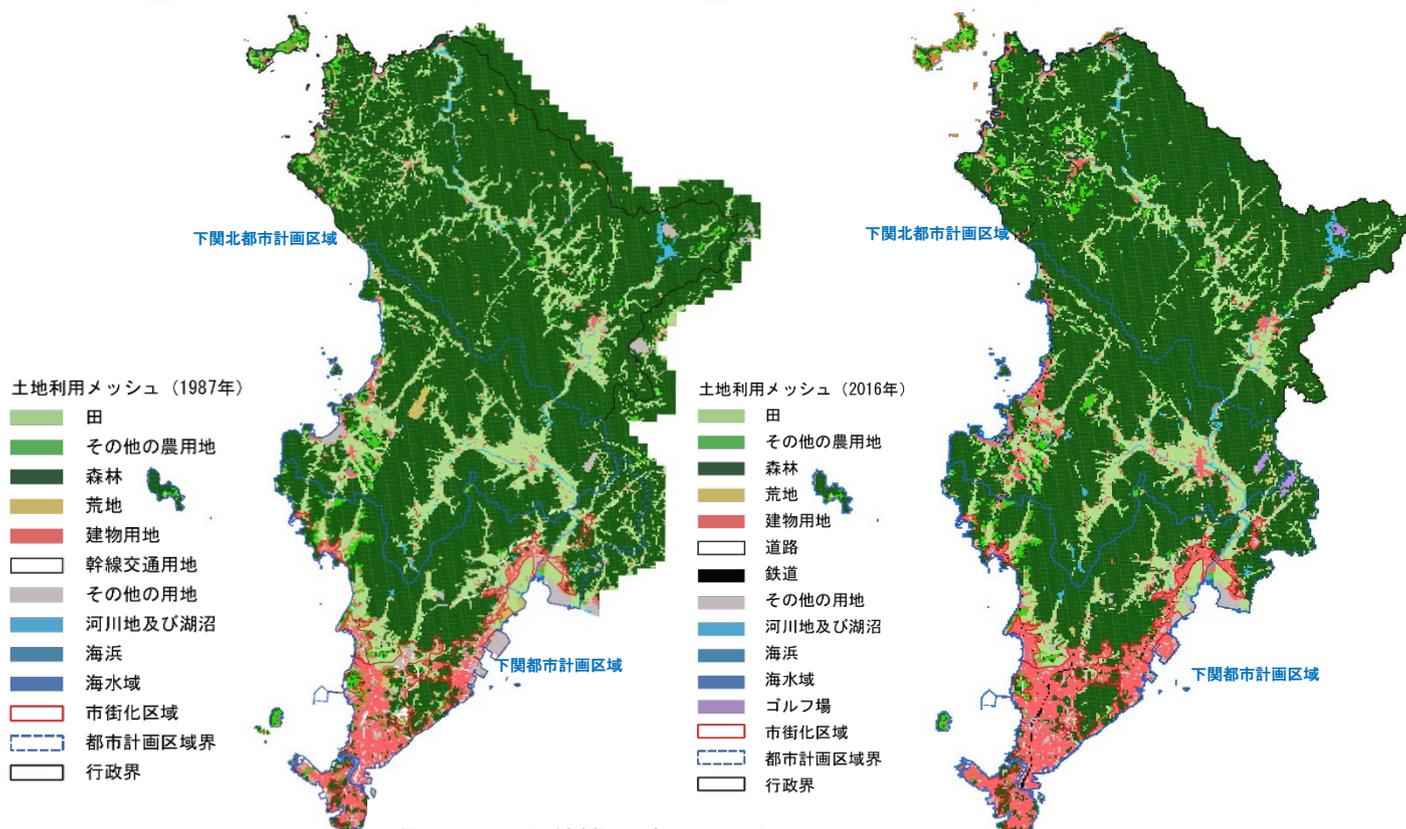
資料：都市計画基礎調査（2017 年）

原典：土地利用現況

■ 土地利用の変化

(土地利用現況図：1987 年)

(土地利用現況図：2016 年)



資料：国土数値情報（1987 年）

資料：国土数値情報（2016 年）

(4) 開発・新築動向

1) 開発許可

過去5年間の開発許可面積は40.4haで、下関都市計画区域の市街化区域が44.9%で最も多く、次いで同市街化調整区域40.1%、下関北都市計画区域の用途地域外12.4%の順となっています。

開発許可の用途を見ると、住宅が29.6haで全体の73.3%を占め、商業・公共施設が約5~6ha程度であり、工業は0.2haにとどまります。

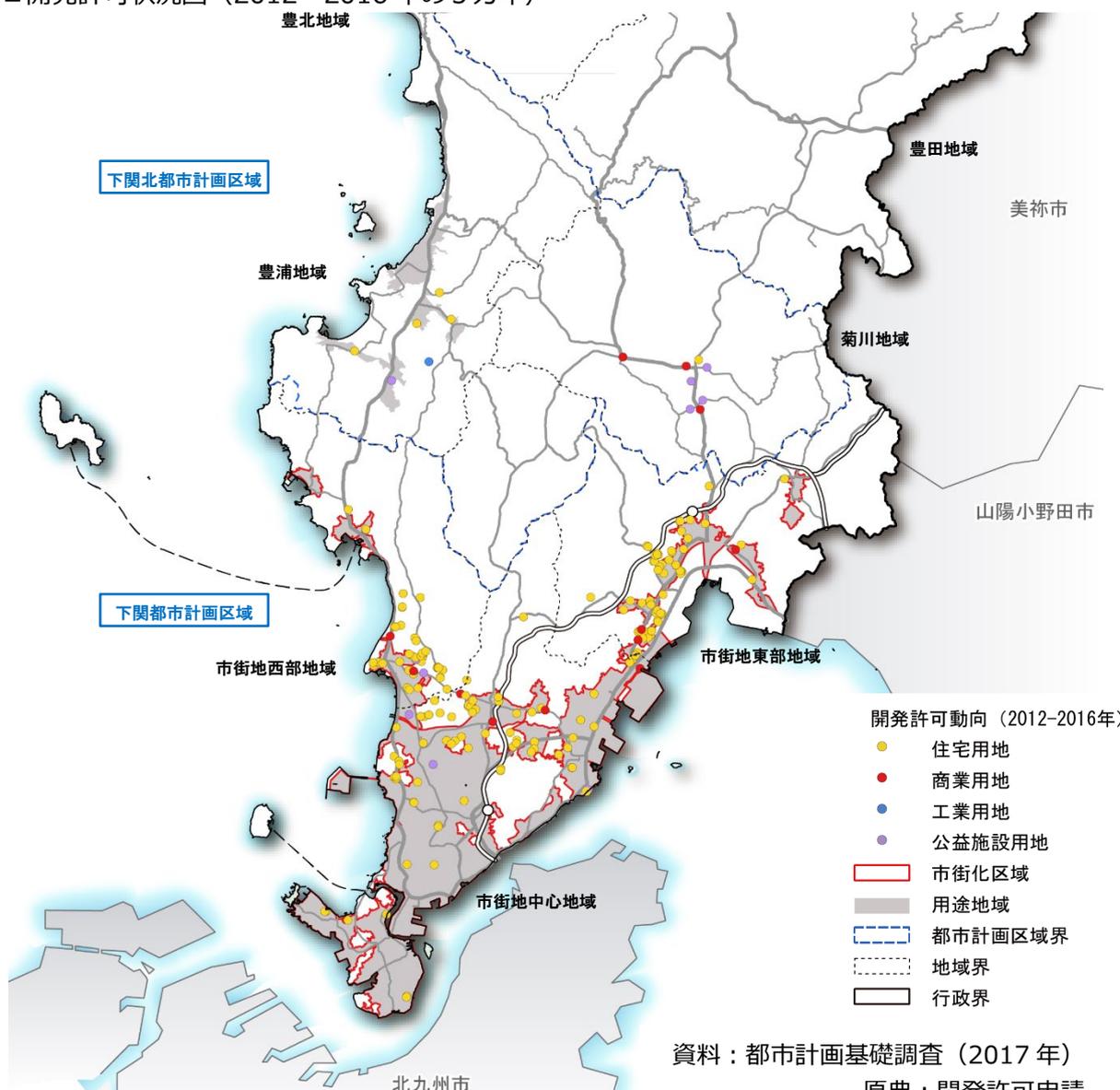
■ 開発許可 (2012~2016年の5カ年)

区域	件数 (件)							面積 (ha)							
	住宅用地	商業用地	工業用地	公益施設用地	その他	計	構成比	住宅用地	商業用地	工業用地	公益施設用地	その他	計	構成比	
下関都市計画区域	市街化区域	61	5	0	5	0	71	35.3%	14.1	2.3	0.0	1.7	0.0	18.1	44.9%
	市街化調整区域	108	6	0	2	0	116	57.7%	14.0	1.7	0.0	0.6	0.0	16.2	40.1%
下関北都市計画区域	用途地域	3	0	0	0	0	3	1.5%	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	2.6%
	用途地域外	2	3	1	5	0	11	5.5%	0.5	1.7	0.2	2.6	0.0	5.0	12.4%
都市計画区域	合計	174	14	1	12	0	201	100.0%	29.6	5.7	0.2	4.9	0.0	40.4	100.0%
	構成比	86.5%	7.0%	0.5%	6.0%	0.0%	100.0%	-	73.3%	14.1%	0.4%	12.2%	0.0%	100.0%	-

資料：都市計画基礎調査 (2017年)

原典：開発許可申請

■ 開発許可状況図 (2012~2016年の5カ年)



開発許可動向 (2012-2016年)

- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 公益施設用地
- ▭ 市街化区域
- ▭ 用途地域
- ▭ 都市計画区域界
- ▭ 地域界
- ▭ 行政界

資料：都市計画基礎調査 (2017年)

原典：開発許可申請

2) 新築建物

新築件数は、全体の 87.8%を住宅が占め、約 8 割が市街化区域内となっていますが、市街化調整区域でも住宅を中心とした新築が多くなっています。また、用途地域、用途地域外においても多くの建築物が新築されている状況にあります。

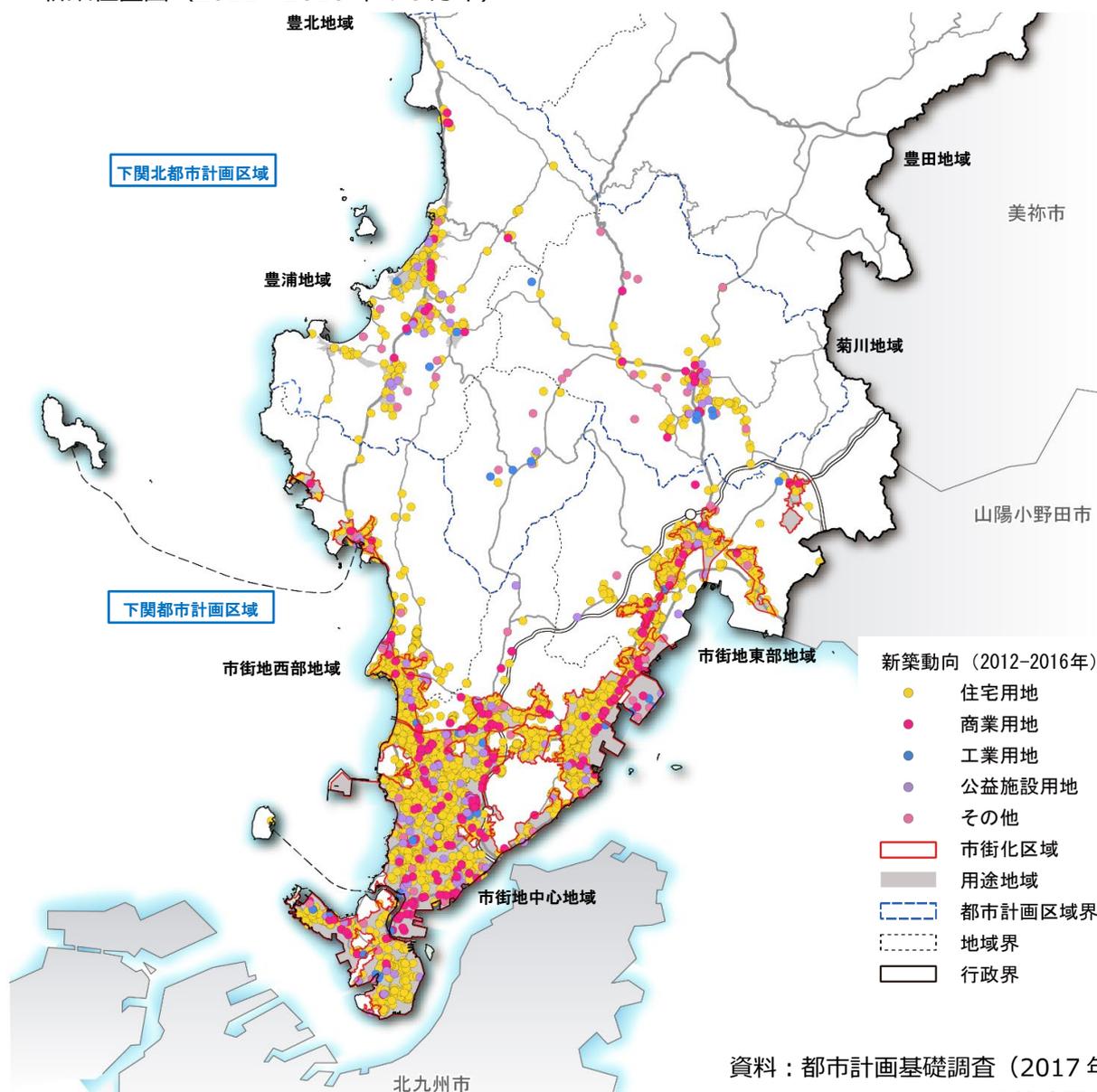
■新築動向 (2012～2016年の5力年)

区域		件数 (件)							面積 (㎡)						
		住宅用地	商業用地	工業用地	公益施設用地	その他	計	構成比	住宅用地	商業用地	工業用地	公益施設用地	その他	計	構成比
下関	市街化区域	2,661	209	23	91	39	3,023	76.4%	257,889	102,093	6,671	45,910	7,893	420,456	79.6%
都市計画区域	市街化調整区域	528	14	1	7	9	559	14.1%	44,963	2,867	746	2,218	1,252	52,046	9.9%
下関北	用途地域	116	11	2	11	3	143	3.6%	9,995	1,451	331	6,685	101	18,563	3.5%
都市計画区域	用途地域外	170	17	11	11	24	233	5.9%	15,486	7,204	4,636	6,078	3,628	37,032	7.0%
都市計画区域	合計	3,475	251	37	120	75	3,958	100.0%	328,333	113,615	12,384	60,891	12,874	528,097	100.0%
	構成比	87.8%	6.3%	0.9%	3.0%	2.0%	100.0%	-	62.2%	21.5%	2.3%	11.5%	2.5%	100.0%	-

資料：都市計画基礎調査 (2017年)

原典：建築確認申請

■新築位置図 (2012～2016年の5力年)



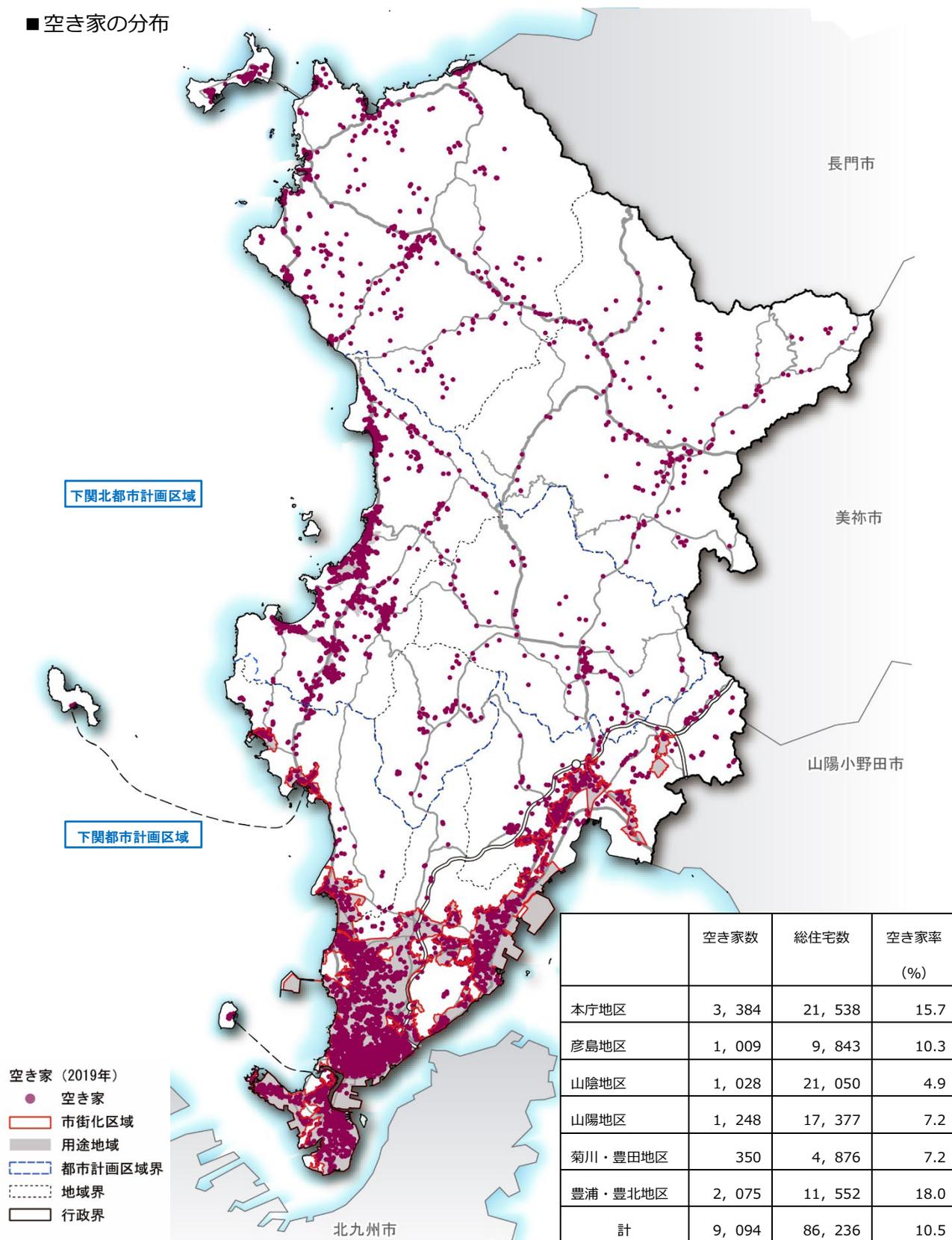
資料：都市計画基礎調査 (2017年)

原典：建築確認申請

3) 空き家

本市の空き家数は、令和元年（2019年）に実施した空き家実態調査において、総住宅数が86,236戸に対して、空き家数が9,094戸（空き家率10.5%）となっています。

■ 空き家の分布



資料：空き家実態調査（2019年）

(5) 観光資源

本市の観光資源は、関門海峡周辺に集積しているほか、豊北地域の角島をはじめ、各地域に観光資源が分布しています。

■ 観光資源図



資料：下関市観光ガイドブック（2020年）

(6) 災害危険性

1) 激甚災害

平成 23 年（2011 年）の東日本大震災、平成 28 年（2016 年）の熊本地震、平成 29 年（2017 年）の九州北部豪雨、平成 30 年（2018 年）の西日本 7 月豪雨、令和 2 年 7 月豪雨など、近年、これまでに経験したことのない大災害が頻発し、甚大な被害が発生しています。

想定を超える災害に対して防ぎきれない事態が起こることを前提に、いかに被害を小さくするかという減災を意識して、ハード対策とともに情報提供や自主避難行動の教育などのソフト対策を重層的に組み合わせた災害対策が求められています。

本市では、令和 3 年（2021 年）3 月に、下関市国土強靱化地域計画を策定し、基本目標、事前に備えるべき目標、強靱化を推進する上での基本的な方針に基づき、対策を進めています。

<基本目標>

いかなる大規模災害が発生しようとも、

- ① 人命の保護が最大限図られること
- ② 市及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧復興

※国及び山口県の計画との調和を図る観点から、それぞれが掲げる基本目標と同様の内容とした。

<事前に備えるべき目標>

- ① 直接死を最大限防ぐ
- ② 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する
- ③ 必要不可欠な行政機能は確保する
- ④ 必要不可欠な情報通信機能・情報サービスは確保する
- ⑤ 経済活動を機能不全に陥らせない
- ⑥ ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる
- ⑦ 制御不能な複合災害・二次災害を発生させない
- ⑧ 社会・経済が迅速かつ従前より 強靱な姿で復興できる条件を整備する

<強靱化を推進する上での基本的な方針>

強靱化に向けた取組姿勢	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の強靱化を損なう原因をあらゆる側面から検討します。 ・短期的な視点によらず、長期的な視野を持って計画的に取組みます。 ・地域の経済成長にも資する取組とします。
適切な施策の組み合わせ	<ul style="list-style-type: none"> ・ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせ、効果的に施策を推進します。 ・非常時のみならず、平時にも有効に活用される対策となるよう工夫します。
効率的な施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的・効果的に強靱化を進めるため、取組を重点化します。
地域の特性に応じた施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・人のつながりや地域コミュニティ機能を強化し、地域全体で強靱化を推進します。 ・女性、高齢者、障害者等に配慮するとともに、本市の地域の特性（自然、産業等）に応じた施策を推進します。

資料：下関市国土強靱化地域計画（2021 年 3 月改訂）

2) 新型コロナウイルス感染症

新型コロナウイルス感染症の拡大による甚大な影響は、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方や人々の行動様式・意識など、多方面に波及しています。

国土交通省では、令和2年(2020年)8月「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」について、以下に示す検討が行われています。

論点	今後の都市政策の方向性
①都市(オフィス等の機能や生活圏)の今後のあり方	<ul style="list-style-type: none"> i これからの都市政策(都市の国際競争力強化、ウォークラブルなまちづくり、コンパクト・プラス・ネットワーク等)のあり方 ii 需要の変化に対応した良質なオフィスの提供 iii 職住近接に対応し、「リアルな場」としての価値を高める複合的な都市機能の提供 iv 都市構造やライフスタイルの変化等に対応するための柔軟性やリスク対応に資する冗長性を備えた都市
②都市交通(ネットワーク)の今後のあり方	<ul style="list-style-type: none"> i 過密を回避し、安心・快適に利用できる都市交通システムの構築 ii まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築 iii ニューノーマルに対応した交通拠点の形成 iv 歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるウォークラブル空間の形成 v 都市を支える生産・物流機能の強化
③オープンスペースの今後のあり方	<ul style="list-style-type: none"> i グリーンインフラとしての緑とオープンスペースの戦略的活用・充足 ii まちなかの様々な緑とオープンスペースの総合的な活用 iii 地域の関係者の連携による緑とオープンスペースの柔軟かつ多様な活用
④データ・新技術等を活用したまちづくりの今後のあり方	<ul style="list-style-type: none"> i データ・新技術等の活用に向けた取組のペースアップ ii 市民主体のデータ・新技術等を活用した取組の推進 iii データを活用した密度のコントロール機能の強化
⑤複合災害への対応等を踏まえた事前防災まちづくりの新しい方向性	<ul style="list-style-type: none"> i 複合災害を見据えた事前防災まちづくりの推進 ii 初動・応急対応と感染リスク抑制を両立するための取組の推進

資料:「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(論点整理) 2020年8月 国土交通省

3) 土砂災害

土砂災害警戒区域は、市域全域に広く指定されており、下関都市計画区域では市街化区域にも指定されています。

■ 土砂災害警戒区域

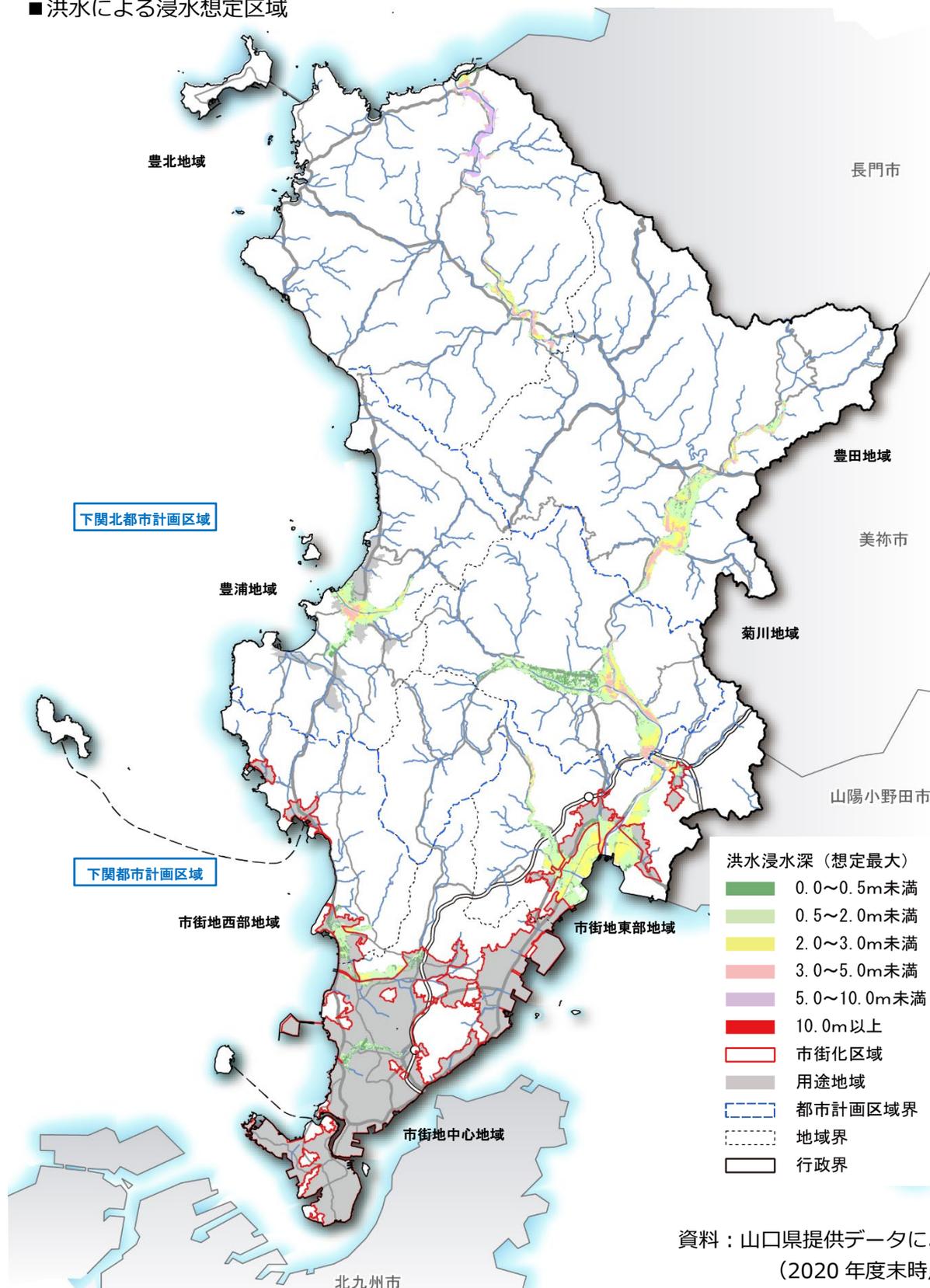


4) 浸水想定

【洪水】

想定最大の洪水浸水想定区域は、各地域の河川沿いに広がっており、特に、菊川地域の木屋川や豊浦地域の川棚川では洪水浸水深が 3.0～5.0m、豊北地域の粟野川では、洪水浸水深が 5.0～10.0m の洪水浸水想定区域が広がっています。

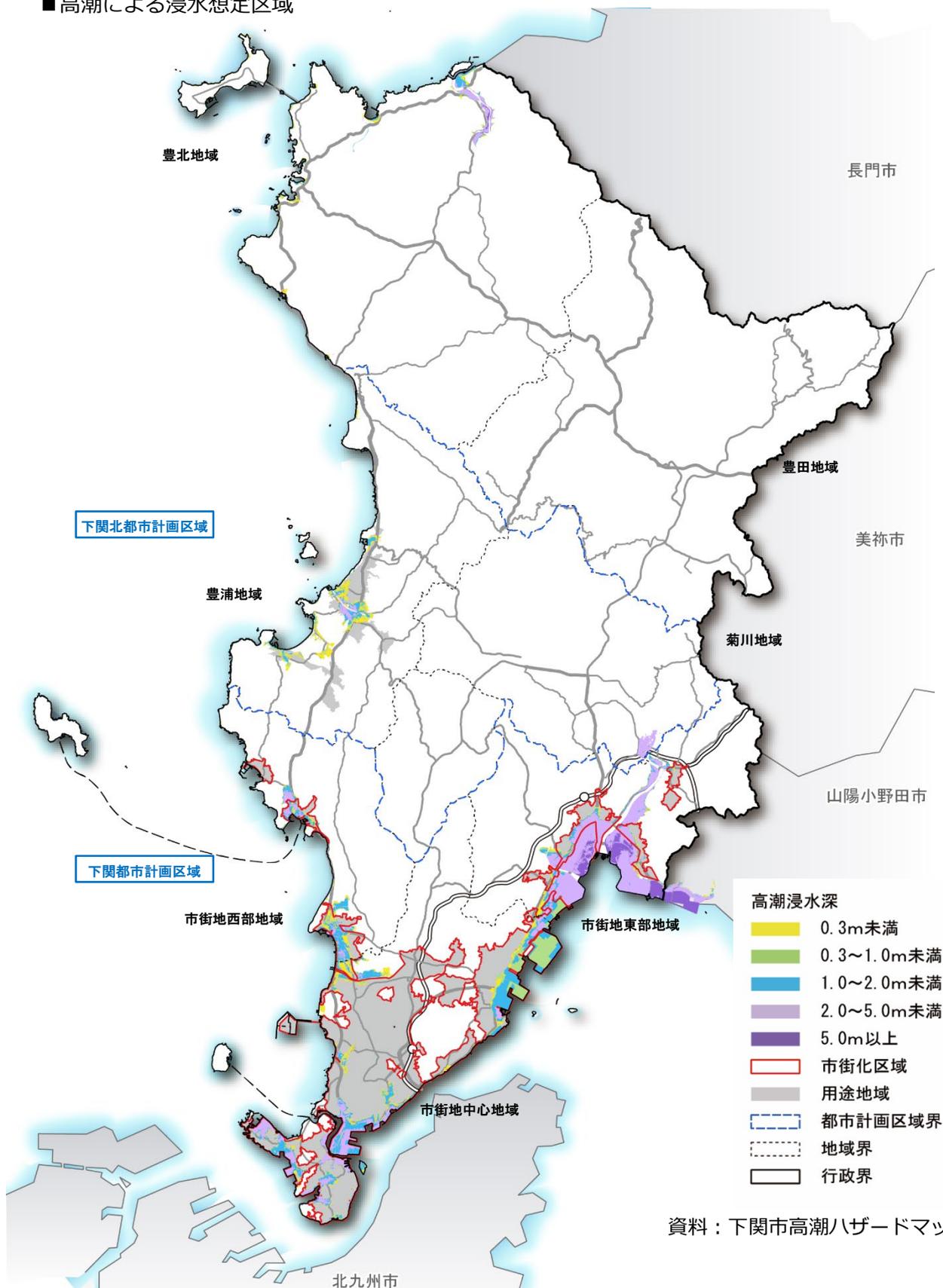
■ 洪水による浸水想定区域



【高潮】

過去最大級の台風等の影響により高潮が発生したと想定した場合、被害が想定されるエリアのうち、特に大きな被害が想定される小月駅南側や下関駅周辺では高潮浸水深が2.0～5.0mまたは5.0m以上の浸水が見込まれています。

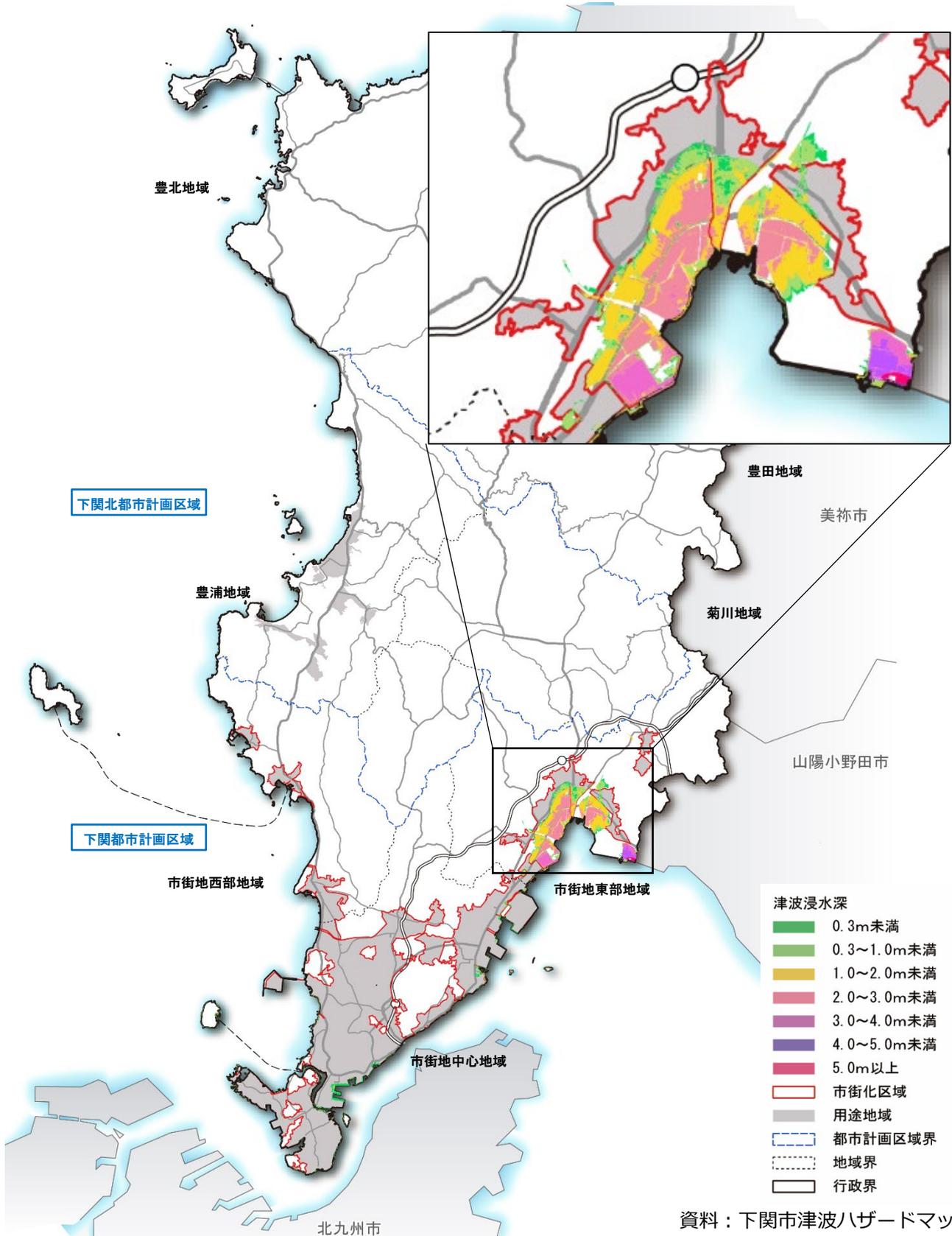
■ 高潮による浸水想定区域



【津波】

30年以内の発生が懸念されている南海トラフ巨大地震が発生した場合、津波による被害が想定されるエリアは、市街地東部地域の市街化区域外を中心にみられます。

■津波による浸水想定区域

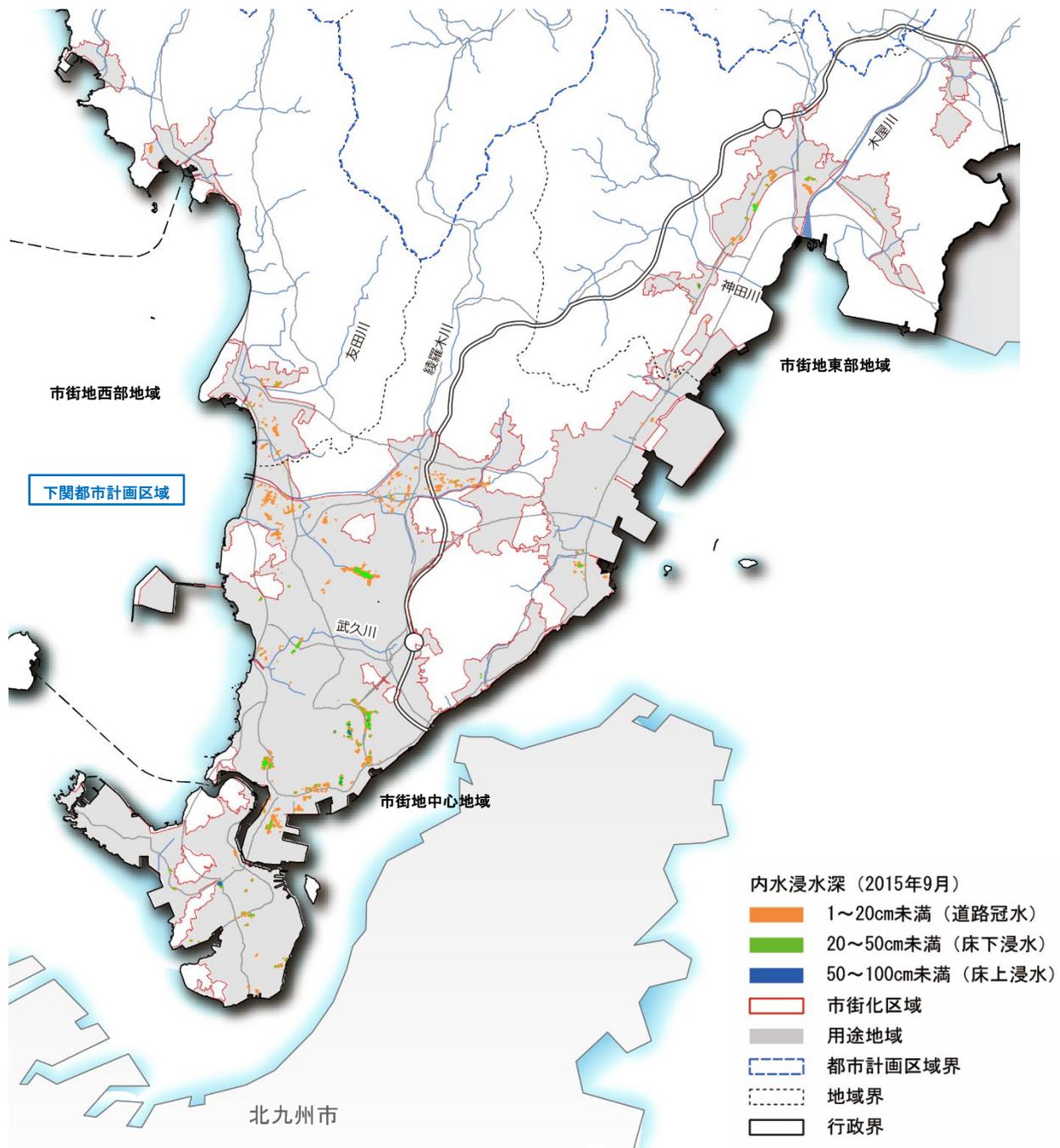


【内水】

本市では、10年確率の大雨に対して下水道整備を進めることにより、浸水被害の軽減を図っていますが、近年では下水道の雨水排水能力を超える豪雨により浸水が発生しています。

内水ハザードマップによると、本庁の中心部をはじめ、彦島、川中、安岡、吉見、勝山、小月の市街地において浸水が発生しています。

■内水による浸水想定区域



5) 防災拠点・避難場所

指定緊急避難場所は、下関都市計画区域では 153 箇所、下関北都市計画区域では 42 箇所指定されています。なお、指定避難所は、被災者が一定期間滞在する場として、小中学校等の教育施設、文化施設、公民館等の公共公益施設において、それぞれ 107 施設、38 施設を対象に指定されています。

■ 防災拠点・避難場所 (箇所)

区域	指定緊急避難場所	指定避難所
下関都市計画区域	153	107
下関北都市計画区域	42	38
都市計画区域外	42	36
合計	237	181

資料：地域防災計画（2020 年度）

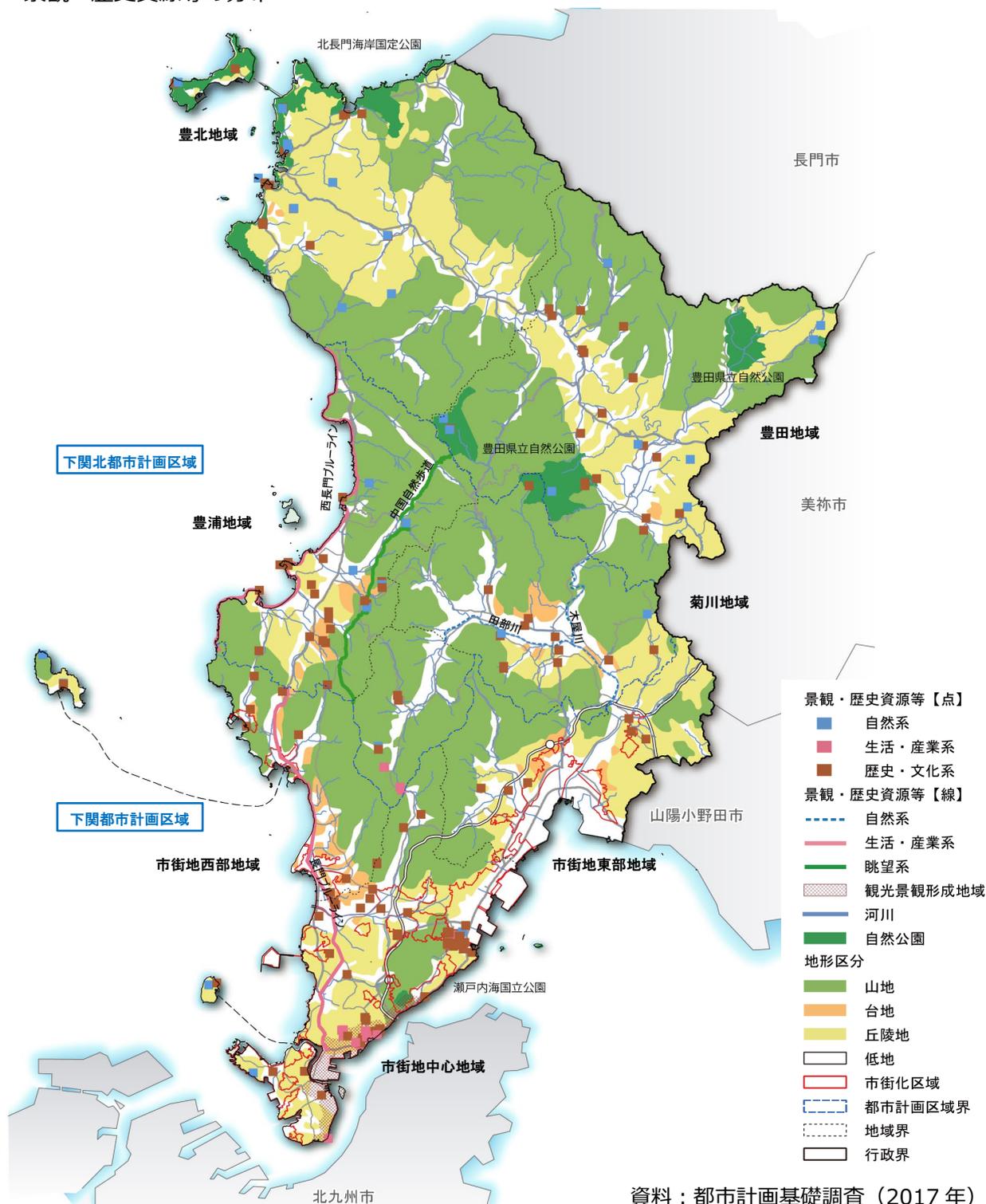
■ 防災拠点・避難場所



(7) 景観

本市には、瀬戸内海・日本海に沿った海岸線、内陸部の山地や河川などの豊かな自然景観が広がり、各地域に数多くの景観・歴史資源が分布しています。各市街地地域や豊浦地域、豊北地域の市街地中心部は平地・丘陵地となっており、海への開けた眺めの場を有しています。関門海峡に面する市街地中心部には、あるかぼーと地区を代表とする観光交流施設が数多く立地しています。

■ 景観・歴史資源等の分布



資料：都市計画基礎調査（2017年）

原典：教育要覧

2-3 市民意向

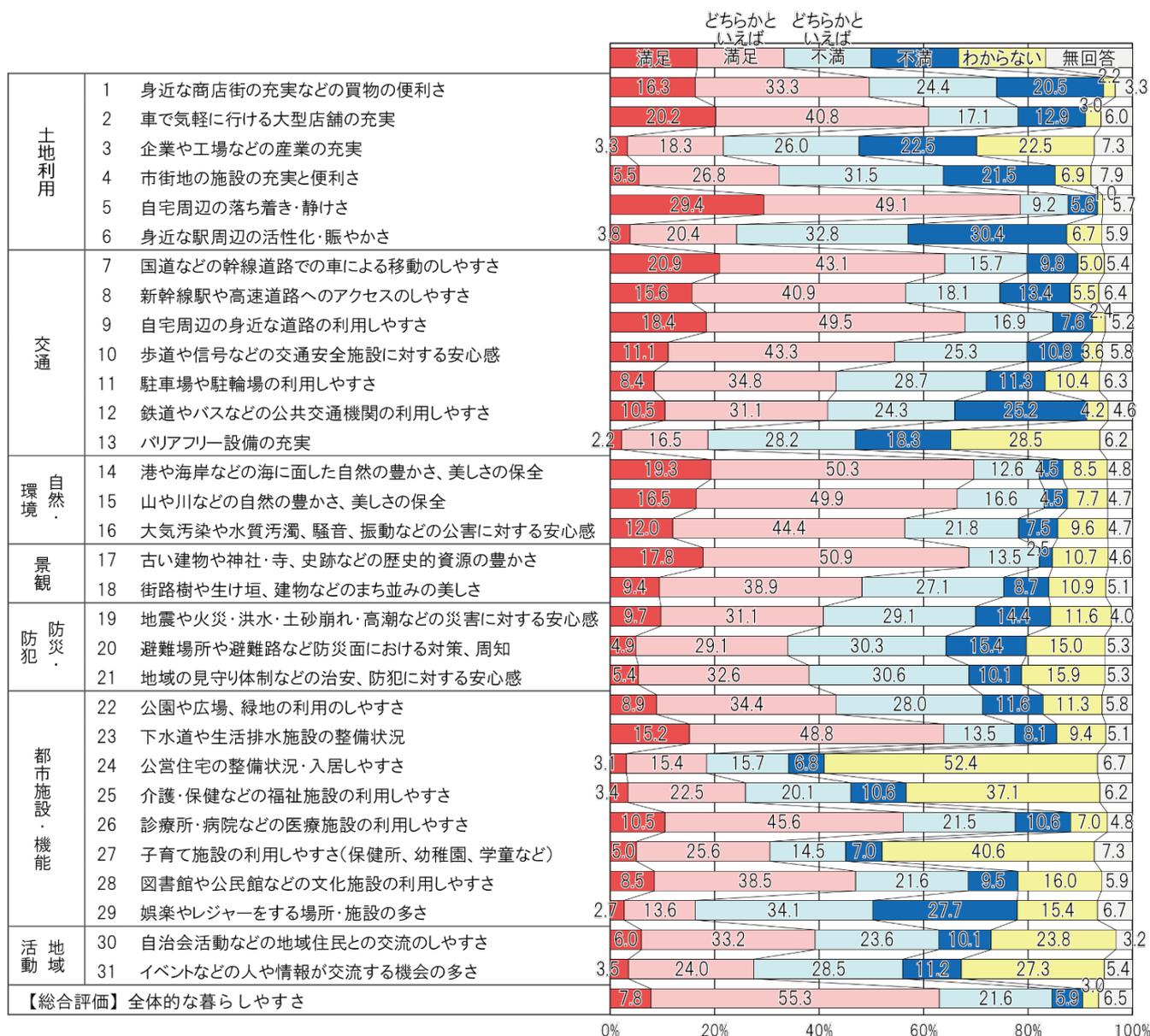
(1) 実施概要

項目	内容
調査時期	令和元年（2019年）12月12日(木)～12月27日(金)
調査対象	下関市に居住する18歳以上の市民 2,800人
抽出方法	住民基本台帳から無作為抽出
調査方法	郵送による配布・回収
有効回収数（有効回収率）	1,016票（36.3%）

(2) 実施結果

1) 現在の生活環境の満足度

- ・自宅周辺の落ち着いた・静けさ、自然の豊かさ・美しさの保全など、自然・環境に対する満足が高い。
- ・身近な駅周辺の活性化・賑やかさ、娯楽やレジャーをする場所・施設の多さの不満が高い。
- ・全体的な暮らしやすさの評価は高い。



2) 今後のまちづくりに大切なもの

【下関市全体において】

- ・企業や工場などの産業の充実を求める意見が多い。
- ・公共交通機関の利用しやすさや福祉施設の利用しやすさなど、生活利便性を求める意見が多い。
- ・地震や火災・洪水・土砂崩れ・高潮などの災害に対する安心感など、災害安全性を求める意見が多い。

【居住地において】

- ・買い物の便利さ、公共交通機関の利用しやすさなど、生活利便性を求める意見が多い。
- ・災害に対する安心感、防災面における対策、周知といった災害安全性を求める意見が多い。

3) 下関市の将来

- ・「高齢者や障害者をはじめ誰もが安心して暮らせるまち」、「災害や公害などの危険が少ない安全なまち」「道路や公共交通機関が充実した移動が便利なまち」を求める意見が多い。

4) 今後の土地利用

- ・建物の建替えや空き家・空地の活用、生活サービスやコミュニティの持続的な確保、駅周辺や幹線道路沿道へのサービス施設の立地など、今ある資源の拡充や維持管理を求める意見が多い。

5) 今後の交通施設の整備

- ・幹線道路の整備や災害対策としての道路整備を求める意見が多い。

6) 今後の日常生活に資する道路の整備

- ・街路灯の整備等による安全に資する道路を整備・改良するなど、道路利用の安全性を求める意見が多い。

7) 今後の歩道整備

- ・段差の解消や歩道の確保など、既存歩道の整備・改良、新規歩道の整備を求める声が多い。

8) 自転車の走りやすさ

- ・安全確保のために歩道や自転車道路の整備・改良を求める声が多い。

9) 今後のその他交通施設の整備

- ・生活バスの利便性向上、路線や便数の見直し、駅周辺の駐車場・駐輪場の整備・改良など、公共交通の利便性向上を求める声が多い。

10) 今後の公園や緑地のあり方

- ・身近な公園や、カフェや書店などが併設された公園の整備・充実といった日常利用における公園施設の拡充を求める声が多い。

11) 今後の緑の保全・整備

- ・公園や街路樹の緑の保全、山林や樹林地、河川沿いの緑の保全、歴史ある緑の保全など、既存の緑の保全を求める声が多い。

12) 今後の美しい景観の保全及び景観形成

- ・道路の美装化や電線地中化、自然環境や田園景観の保全、視点場の整備、海岸景観の保全など、本市特有の景観の保全・整備を求める声が多い。

13) 今後の防災面における整備・取組

- ・河川の整備、災害復旧計画の強化・充実など、防災・減災のためのハード整備と早期復旧・復興のためのソフト整備を求める声が多い。

14) 今後の市街地整備

- ・密集市街地の住環境の改善・防災性向上、低未利用地や空き家の活用など、既成市街地の防災性向上や既存ストックの利活用を求める声が多い。

15) 今後の賑わい維持や創出

【下関市全体において】

- ・商業以外の多様な機能（医療、福祉、交流施設など）の集積、美しいまちなみの形成、商業施設の充実といった都市機能の集積を図りつつ、景観にも配慮したまちづくりを求める声が多い。

【居住地において】

- ・商業施設の充実、歩きやすい歩行空間の整備、商業地に行き来しやすい道路整備や公共交通機関の充実を求める声が多い。

16) 人口減少・少子高齢化の進行により予想される影響

- ・社会保障費の増大、公共交通サービスの低下、店舗の撤退、空き家や空地の増加を懸念する意見が多い。

17) コンパクトで持続可能なまちづくりで重要なこと

- ・公共交通ネットワークの充実、移住者への支援、低未利用地や空き家の活用を求める意見が多い。

18) 現在の場所に住み続けたいか

- ・今の場所に住み続けたいと答えた方が約7割、市内の別の場所に引っ越したいと答えた方が約1割となり、約8割が市内に住み続けたいと回答している。

19) 住み続けたいと思う理由・事情

- ・財産がある、生活するのに便利、家族や親戚がいるなどの意見が多い。

20) 引っ越したいと思う理由・事情

- ・約半数の方が生活するのに不便と回答しており、不便な生活環境が引っ越す理由の大きな要因になっている。

21) まちづくり活動の参加

- ・約6割の方がまちづくり活動への参加を前向きに考えている。

2-4 都市づくりにおける重要課題

これまでのまちづくりの成果を活かし、市民ニーズに応え、本市の現状をより良い方向へ活かしながら、将来に向けた新しいまちづくりを進めるために、本市の都市の動向や市民意向、上位関連計画等を踏まえた、以下のような課題に対応していくことが必要です。

■土地利用に関する課題

都市拠点や地域拠点等について、社会情勢の変化等に対応した健全な都市機能の増進を図ることが必要です。このため、都市拠点には様々な都市機能の誘導・集積・適正配置を図り、地域拠点や生活拠点には生活の利便性を確保するため各地区の特性に応じた都市機能の誘導を進めるとともに、公共交通の利便性の向上や自転車・歩行者の環境整備など総合的な交通体系を構築し、人口減少を踏まえた持続可能なコンパクトなまちづくりを進め、都市の一定の密度の維持を図る必要があります。

新型コロナ危機を契機に変化した生活様式に応じたまちづくりを進め、様々なニーズ、変化、リスクに対応できる柔軟性・冗長性を備え、それぞれの地域特性に応じた都市構造の形成を図る必要があります。

社会経済情勢の変化により現況用途地域と現況建物用途に差異が見られる地域等について、住居環境の保護や商工業等の利便増進等を図り、都市の健全な発展に資するよう、用途地域の見直しの検討を進める必要があります。

中心市街地のにぎわい創出のため、「中心市街地にぎわいプラン」を推進するとともに、中心商業地の土地利用の更新による商業・業務・住宅の再編や高度利用等を図る必要があります。

連携中枢都市圏構想を推進し、圏域全体の経済成長の進展、高次都市機能の整備、市民の生活関連サービスの向上に積極的に取り組み、引き続き、市民が安心して暮らすことができるまちづくりを進める必要があります。

商店街を訪れる人を増やすため、空き店舗対策を進め、魅力ある店舗を増やすとともに、地域の個性を活かしたにぎわいの創出につながる事業や、商店街の持つ社会的・公共的な役割を強化する活動への取り組み等を支援し、地域コミュニティの核となる商店街づくりを推進する必要があります。また、近年増加しているインバウンド対策に取り組むことで商店街の活性化を目指す必要があります。

J R下関駅や下関港国際ターミナルから唐戸地区への水際線において、各交流拠点間の連続した人流動線の確立を通じ、回遊性の向上、J R下関駅からウォーターフロントエリア一体のにぎわいの創出を図る必要があります。

斜面地等の防災上・居住環境上の課題を抱える土地利用のあり方について、区域区分を見直すなど、長期的な都市計画の観点から検討を進めるとともに、居住者の居住誘導を図る必要があります。

適正な利用が図られるべき土地であるにも関わらず、利用されていない土地や、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度が低い土地である低未利用地等の適切な利用・管理を促進する必要があります。

所有者不明土地については、生活環境の悪化の原因やインフラ整備、防災上の重大な支障となるなど、対応が喫緊の課題となっていることから、円滑な土地利用が図れるよう努めるとともに、その発生を予防する必要があります。

■都市施設整備に関する課題

九州方面、山陽・山陰方面などの周辺地域との広域的な新たな交流・連携を促進・強化し、市民生活や産業・経済を支え、交通機能等の向上及び平常時・災害時を問わない安定的な幹線道路ネットワークを形成するため、山陰道や下関北九州道路、下関西道路等の整備を促進する必要があります。

道路や橋梁、道路附属物については、各施設の特性を考慮した上で、点検・診断により施設の状況を正確に把握するとともに、点検・診断の結果や施設の利用実態に基づき、必要な改修や補修を適切な時期に、着実かつ効率的・効果的に実施する必要があります。

公共交通機関に係る共通課題としては、交通系 I C カードの導入や交通結節機能の強化等、シームレスで利用しやすいサービスの提供を促進する必要があります。個々の交通モードについては、路線バスに関しては既存の路線網を見直し、市民の移動手段として必要不可欠な路線を維持・確保し、鉄道に関しては、駅のバリアフリー化や運行本数の充実等、利便性の向上を図る必要があります。

今後も経済成長が期待される東アジアに近い地理的優位性、良好な国内アクセス網を活かし、産業のグローバル化を支える東アジアのゲートウェイとして国際フェリー・R O R O 船及び外貨コンテナの機能拡大・強化を図ることで国際競争力を強化する必要があります。

都市公園については、本市の中核的な総合公園を目指し、乃木浜総合公園の整備により山陽地区のスポーツ・レクリエーションの需要に応じた運動施設の充実を図るとともに、市民ニーズを把握し、誰もが親しみやすい公園・緑地となるよう、街区公園等の施設整備を図る必要があります。

下関運動公園は、大規模な競技会等の開催が可能な基幹的な運動施設の立地誘導を図り、複数の学校が集まる周辺環境や交通利便性を活かして、市民のスポーツ・レクリエーションを支える運動拠点の形成を図る必要があります。

火の山地区については、特別な地域資源を活用して魅力の向上を図るとともに、市民や観光客が一年を通して訪れる場所として再編整備する必要があります。

公共下水道の計画的な整備を推進するとともに、普及地域の拡大、下水道施設の耐震化や老朽化施設の改築更新、終末処理場の統廃合を推進する必要があります。

■市街地整備に関する課題

J R 下関駅周辺や J R 新下関駅周辺については、人口減少や少子高齢化による都市機能の空洞化や活力低下に対応するため、商業や業務、交流施設等の適正な配置と機能の集積を図り、既存商店街などの活性化と回遊性の確保を進めるとともに、都市型サービス産業のニーズに合ったオフィスビルの建設等を促進する必要があります。

既成市街地においては、住民意向を踏まえて、地区計画や建築協定など都市計画制度を活用した良好な市街地形成を進める必要があります。

老朽建築物が多い密集市街地においては、防災対策などの住環境の改善を図り良好な市街地形成を促進する必要があります。

耐震性が不十分な住宅や公共施設、商業施設及び事務所などの多数の者が利用する建築物等を解消し、良好な市街地形成を促進する必要があります。

■環境保全・形成に関する課題

地域の貴重な財産となる魅力的な景観と豊かな自然環境、文化や歴史は、観光資源としても貴重な要素であることから、積極的な保全と活用を図る必要があります。

■景観形成に関する課題

まちの魅力を高めるため、また、市民が快適に生活できる光環境づくりのため、夜間景観整備の誘導を行い、良好な夜間景観の形成を図る必要があります。

周辺景観に調和した広告デザインへの誘導を行い、良好な景観の形成を図る必要があります。

■都市防災に関する課題

台風、高潮、洪水、土砂災害等の自然災害の被害を最小限にするため、河川・海岸・道路等の防災機能の強化など、災害時に備えた国土強靱化を推進するとともに、各種ハザードマップを作成し、災害が起こりうる危険箇所の市民への周知を図る必要があります。

大規模災害に備え、物流機能の継続性と市民の安心な暮らしを守るため、ハード・ソフト両面より大規模災害時における国内経済活動及び市民生活の機能維持を図る災害に強いみなとづくりを推進する必要があります。

市民に防災情報が的確に伝わる体制を整えるため、出前講座や防災イベントにて防災情報の重要性を啓発し、しもまちアプリや防災メール等の登録者数の増加を図るとともに、年々進化する広報媒体に対応した防災・災害情報発信システム導入の検討・整備を行う必要があります。

本市は古い住宅や建築物が多く、一旦大きな災害に見舞われると住宅や建築物の倒壊等による被害が心配されます。このような被害から市民の生命・財産を保護するため、特定空家の除却・改修及び下関市耐震改修促進計画に基づき、耐震性が不十分な住宅等の解消を促進する必要があります。

災害廃棄物処理計画に基づき選定した仮置場候補地に加え、想定外の災害に備えるため徐々に候補地を増やすなど可能な限り多くの仮置場を確保し、災害廃棄物処理の迅速化を図る必要があります。

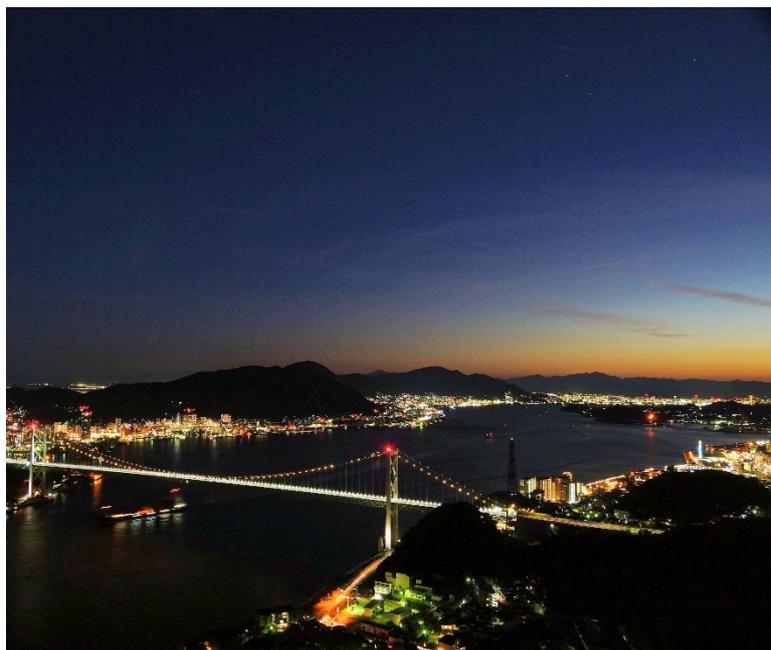
■ その他課題

SDGsの理念を念頭に、住み続けられるまちづくりを目指し、誰一人取り残さない社会の実現を図る必要があります。

市民が自主的、主体的に組織する地域内の各種団体との連携を強化するとともに、魅力あるまちづくりに取り組める環境を構築していく必要があります。

進展する情報通信技術に対応するため、事業者が所有・管理する通信設備や情報システム等の有効活用を図る必要があります。

これらの多くの課題を解決するための手法として、官民双方の相互理解のもと、これからの時代に即した連携を図っていく必要があります。そのため、地域経済の活性化にもつながるPPP/PFIの活用を推進していく必要があります。



▲夜間景観（火の山公園）



▲東駅周辺



▲ゆめ広場



▲市民会館



▲唐戸市場



▲しものせき水族館

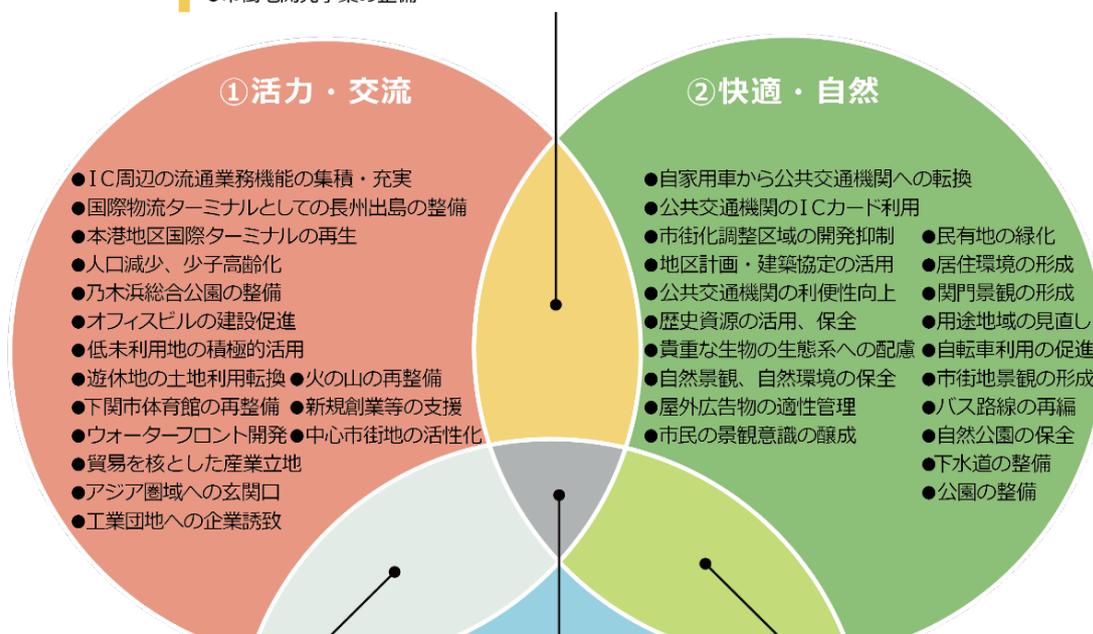
2-5 都市づくりにおける重要なキーワード

本市の都市づくりにおける課題と重点施策に係るキーワードを抽出し、これらを都市づくりの重要な視点として、「活力・交流」、「快適・自然」、「安全・安心」の3つの要素に分類して配置すると、以下のように区分できます。

①活力・交流	都市の活力を高め、観光・交流機会の向上を図るための課題と施策
②快適・自然	市民の快適な生活を維持し、豊かな自然と共生するための課題と施策
③安全・安心	市民の命を守り、安全・安心に生活するための課題と施策

①×②

- 連携中枢都市圏構想の推進
- 都市機能を集積する拠点形成
- 公共公益施設の適正配置
- 既成市街地内の既存ストックの活用
- 地域ごとにコンパクトなまちづくり
- 市街地開発事業の整備
- 中心商業地の土地利用の再編と高度利用化
- 下関駅周辺や新下関駅周辺の都市機能の集積
- 都市のスポンジ化対策
- スプロール化の抑制
- 農林業の復興



①×③

- 港湾施設の整備
- ボランティア活動の促進
- まちづくり協議会との連携

②×③

- 斜面住宅地等の生活道路整備
- ユニバーサルデザイン

- 国土強靱化の促進
- 都市防災の促進
- 自然災害への対応
- 密集市街地の防災性向上
- ハザードエリアの居住低減
- 効率的な災害情報の発信
- 自主防災組織の取組

①×②×③

- 全市的に持続可能な都市づくり
- 空き家・空地対策
- 山陰道、下関北九州道路の整備促進
- 主要幹線道路の整備促進
- 広域道路網の形成
- 集落や離島などの生活交通の確保
- 長期未着手道路・公園の見直し検討
- 公共WiFiの規模拡大
- 地域コミュニティの維持
- リダンダンシーの確保
- 山陽・山陰・九州方面との連携強化
- オープンデータ化
- PPP/PFIの活用
- 市民参画、ワークショップの推進

2-6 見直しの視点

現行の下関市都市計画マスタープランについては平成22年(2010年)に策定し、平成24年(2012年)3月に1市4町合併後の都市計画区域を再編しました。その後も、本市の地域を取り巻く社会経済情勢等は大きく変化しています。また、全国的に人口減少や少子高齢化の進展、都市施設の整備・維持費に係る財源の確保が困難となっており、都市機能の低下や地域コミュニティの衰退、ますます頻発化・激甚化する大規模災害、感染症対策などの課題が懸念されています。

本市においても、人口減少や少子高齢化、都市の空洞化などの進行は例外ではないことから、社会経済情勢の変化に応じた安全・安心な地域づくりに対応するため、以下の必要性を踏まえた、都市計画マスタープランを策定します。

■ 持続可能なまちづくりの必要性

少子高齢化・人口減少という大きな課題に対して、国においては、各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生するため、「東京一極集中の是正」「若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現」「地域の特性に即した地域課題の解決」の視点を基本に魅力ある地方の創生を目指すこととしています。

本市においても、全市的な少子高齢化・人口減少の進行や空き家・空地の増加による都市のスポンジ化、中心市街地における既存商店街の衰退等が喫緊の課題であり、将来的に今の都市機能や地域コミュニティを維持していくためにも、下関駅や新下関駅周辺など利便性の高い地域を中心に都市機能や居住を誘導するとともに、地域ごとにコンパクトな土地利用を図ることで、一定の人口密度を確保し、持続可能な都市構造を形成する必要があります。

■ 大規模災害に対応したまちづくりの必要性

地球温暖化による降雨強度の増加、頻発するゲリラ豪雨、東日本大震災による津波被害、南海トラフ巨大地震、新型コロナウイルス感染症への懸念等を踏まえ、様々な災害に対するまちづくりが必要になってきており、災害対策のあらゆる分野で「減災」の考え方を徹底し、ハード・ソフトを組み合わせた災害に強い国土・地域づくりが求められています。

本市においても、国道9号など沿岸部については、台風による高潮・越波の災害があり、通行規制を余儀なくされたり、友田川周辺については、豪雨により広範囲で浸水被害が発生し、頻繁に避難情報が発令されたりしている状況です。また、老朽建築物の除却や密集市街地の解消、^{きょうがい}狭隘道路拡幅、斜面住宅地の再生等が喫緊の課題であり、地域の防災性の向上及び大規模災害時に迅速な復旧・復興ができるまちづくりを進めていくため、他自治体と広域的に連携を図り、あらゆるリスクを見据えつつ、強靱な社会経済システムを構築し、災害に強い都市構造を形成する必要があります。

