

第1章 尾道市の歴史と環境

1 自然・地理的環境

(1) 位置・交通条件

尾道市は、瀬戸内のほぼ中央、広島県の東南部に位置し、大きく分けると瀬戸内沿岸部と島嶼部及び内陸部で構成され、市域面積は284.85km²である。

広域的な幹線道路である高規格幹線道路は、山陽自動車道、西瀬戸自動車道（以下「瀬戸内しまなみ海道」という。）が整備され、中国横断自動車道尾道松江線も尾道JCT～世羅ICが開通している。

主要な道路は、東西方向の国道2号・486号、国道2号尾道バイパス及び同松永道路、南北方向の国道184号・317号から構成されている。

また、市内は瀬戸内しまなみ海道、国道184号・317号等で結ばれ、島嶼部とは、尾道大橋、新尾道大橋及び因島大橋を経て、生口橋でつながっている。

鉄道は、山陽新幹線とJR山陽本線が走り、前者では新尾道駅、後者では尾道駅、東尾道駅が設置されている。

バス交通は、尾道駅を拠点として、市内や周辺地域と連絡し、また、東京、大阪、広島、今治、松山等へ高速バスが運行されている。

海上交通は、本土と島嶼部、島嶼部と四国などを結ぶフェリー・旅客船が就航し、住民の貴重な生活航路となっている。

広域的にみた場合、山陽自動車道、瀬戸内しまなみ海道、中国横断自動車道尾道松江線（建設中）など東西、南北の交通軸によって、日本海と瀬戸内海、太平洋及び関西方面、九州方面が結ばれることになり、尾道市はそれらの十字路になる。



図 1-1 尾道市の位置・交通条件

(2) 地勢

尾道市は、大半が山地で、主な平地は尾道水道沿いや御調地域の盆地で、その他の平地は点的となっている。特に、島嶼部は、概して急峻で平地に乏しく、低丘陵や斜面地から構成され、平地は海岸に接している。

国立公園である瀬戸内海は、独特の多島美を有しており、海・島と山地・丘陵が織りなす多様で豊かな自然は地域の特徴となっている。また、多くの島や水道・瀬戸の存在は、天然の良港をもたらし、古くより漁業や潮待ち・風待ちの港として瀬戸内海航路を支えるとともに、島の連なりは、瀬戸内しまなみ海道の整備を可能にした。

水系は、内陸部が芦田川水系、本郷川水系、沿岸部は藤井川水系、栗原川水系及び単独水系、島嶼部は単独水系である。

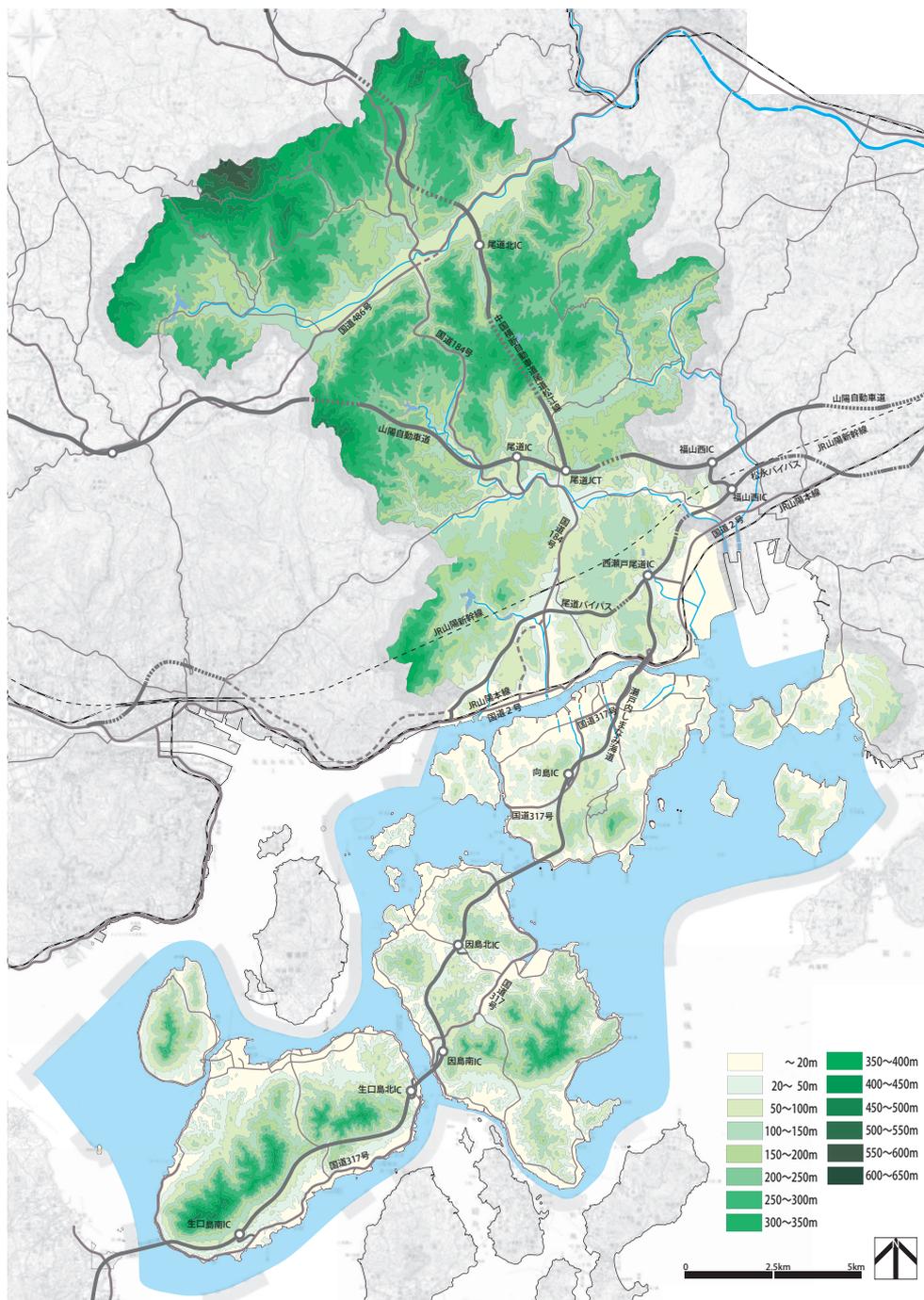


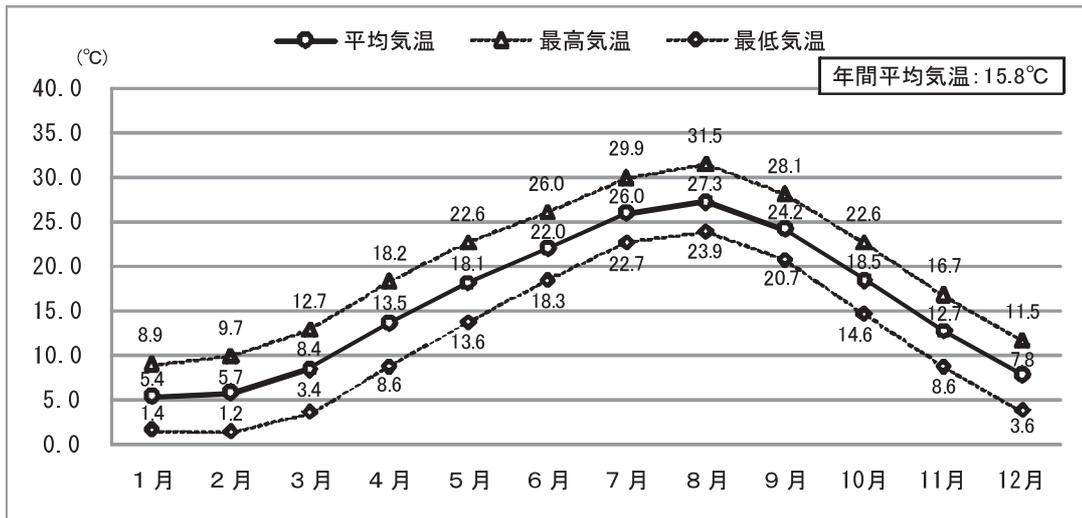
図 1-2 尾道市の地形条件

(3) 気象

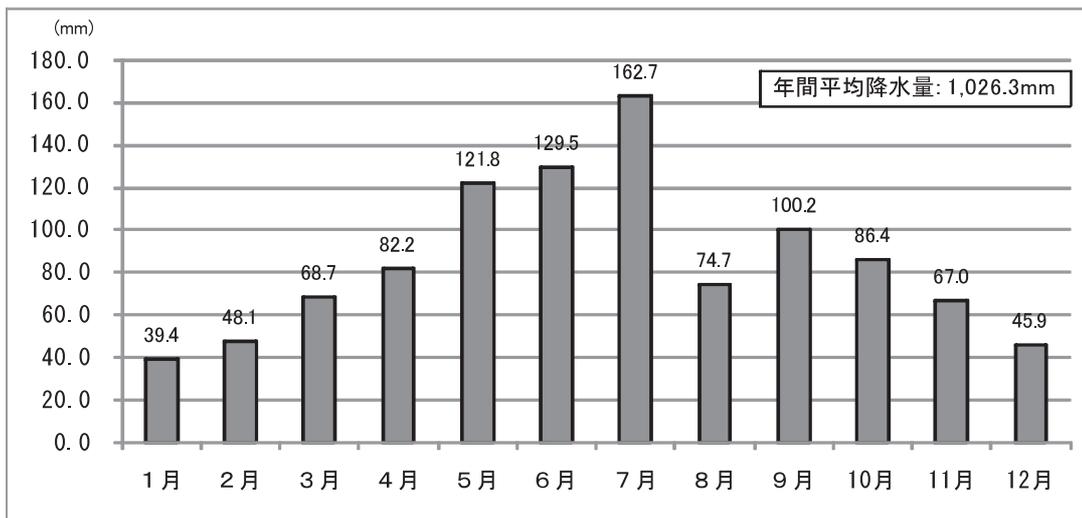
尾道市は、温暖で降雨量が比較的少ない瀬戸内型気候に属している。

生口島における最近10年間の平均でみると、年間降水量は約1,026mm、平均気温は15.8℃となっている。

ただし、御調地域は昼夜の温度差が大きく、比較的降雨の多い山間部の気候特性を示し、冬期は積雪もみられる。



資料：気象庁ホームページ（生口島）
※10年間（平成12年～平成21年）の平均値



資料：気象庁ホームページ（生口島）
※10年間（平成12年～平成21年）の平均値

図 1-3 尾道市の気象

2 歴史的環境

縄文・弥生・古墳時代

尾道市においては、縄文・弥生時代の遺跡が確認されており、この時代から人々の暮らしが営まれていたことを示している。縄文時代の遺跡は、松永湾沿岸や島嶼部の沿岸に点在している。特に高須町大田貝塚では、多数の人骨も出土しており、この地域の中心的な遺跡として注目されている。

弥生時代には、市内の様々な地域で集落が確認されている。御調町高尾2号遺跡は標高約170mの丘陵上に位置し、いわゆる高地性集落であり、眼下に見下ろす御調川沿いには、曾川1号遺跡が確認されている。松永湾沿岸の高須町天満原遺跡でも集落が確認されていて、各地域での生業活動に適した場所に集落が築かれたことが分かる。

また、御調町貝ヶ原遺跡では、弥生時代後期の墳丘墓に伴うと考えられる特殊器台形土器が出土し、久山田町大峰山遺跡では、銅剣と銅鉾が発見されている。こうした特殊な資料は弥生時代の人々の精神世界を知る上で重要である。

古墳時代になると、各地に古墳が築かれるようになるが、生活していた集落はあまり発見されていない。曾川1号遺跡で弥生時代後期から続いて古墳時代の住居跡が確認されているのみである。古墳は高須町黒崎山古墳、大元山古墳の前方後円墳の他は、古墳時代後期の横穴式石室をもつ古墳が多く、島嶼部では、因島重井町細島古墳や小細島古墳、瀬戸田町杵箇山古墳のように箱式石棺の古墳が認められる。こうした古墳の埋葬施設の違いは、築造時期の違い以外に被葬者の実力差によることを示していると考えられる。

また、当時の重要な生業である塩作りの遺跡として、浦崎町満越遺跡と因島大浜町大浜広島遺跡がある。満越遺跡では、古墳時代を通して製塩が行われていたことが分かる膨大な量の製塩土器が出土し、塩作りの炉跡や祭祀を行ったと考えられる遺構も発見されている。このように、古墳時代以降に芸予諸島では塩作りが盛んに行われていた。

飛鳥・奈良時代

この時代には、備後国府の府中から安芸真良へ通じる山陽道が、現在の御調町を通り、駅家もあったと言われている。『倭名類聚抄』によれば、御調地域にあった郷は、伯多、者度が推定できる。なお、山陽道沿いには、白鳳期の寺院である本郷平廃寺も所在している。

平安・鎌倉・室町・戦国時代

自然の良港を持つ尾道は、平安時代の嘉応元年（1169）、備後大田荘（後、高野山領）の船津倉敷地、荘園米の積み出し港となって以来、遣明貿易船や内海航行船の寄港地として、中世を通じて繁栄をとげてきた。港町としての発展は各時代に豪商を生み、多くの神社仏閣の寄進造営が行われた。

14世紀には、足利尊氏が戦勝祈願を行った浄土寺や守護である山名氏の庇護をうけた西國寺をはじめとして、多数の寺院伽藍が足利将軍家や守護大名によって建立され、現在の寺の町尾道の基礎が築かれたといえる。また、この頃から港町の地割が整備され、十四日町・防地町周辺から港の埋立や街並みの整備が行われたと考えられる。こうした、港町の発展に寄与したのが、港町を取り仕切る商人たちである。周辺地域の様々な物資が集積する港町尾道では、多くの商人や問丸・梶取といった海運業者が生まれ、足利将軍家や守護大名の庇護を受けつつも、商人中心の町政運営が行われ、瀬戸内有数の港町として繁栄した。

瀬戸田も尾道同様に中世に遡る港町として、この地域の交易の拠点となった。瀬戸田を望む高台には、小早川氏の庶家である生口小早川氏の城と思われる俵崎城跡が所在する。瀬戸田が尾道と若干異

なる点は、こうした武家勢力の直接的な庇護をうけて、成長している点にあり、武家勢力は瀬戸田の寺社の建立にも大きく寄与している。

上記のように港町には、海運業者が多数おり、寺社への寄進等、港町の繁栄の一翼を担っているが、瀬戸内海の水先案内人として、周辺海域の支配をした人々もいる。それが、海賊と呼ばれる人々である。海賊は現在のイメージと異なり、航路の水先案内人であるとともに、通行税をとり、安全を保障していた。このような人々が因島村上氏や小早川氏、尾道の対岸の岡島に拠点があった関の大將であった。特に因島村上氏は村上水軍として、瀬戸内海中部海域を支配しており、因島やその周辺には多数の城跡が存在することから、島々の瀬戸を通航する船舶を見張る役目があった。

安土桃山・江戸時代

中世の港町では、多くの商人や海運業者が生まれ、港町の繁栄に寄与したが、戦国時代になると戦国大名と通じるなどして莫大な利益を得た豪商が現れた。彼らの名は港町の地割に、現在も残っている。

尾道にそういった豪商が誕生し、町が繁栄した背景には、街道の整備と北前船の寄港がある。江戸時代には、近世山陽道（以下「西国街道」という。）が町中を通るようになり、港町とともに宿場町としての機能も持つようになる。また、石見銀山からの銀の輸送に使用された石州街道（銀山街道、尾道では出雲街道と重なるため、以下「出雲街道」という。）が尾道まで整備され、尾道は街道の十字路として、また、海の道と陸の道の結節点として成長していった。港には周辺地域からの物資が集積し、特に畳表や塩、綿製品などの特産品が全国へ運ばれた。こうした港は、尾道だけでなく、因島や生口島でも大型廻船をもつ港が成長した。因島椋浦や瀬戸田は常夜燈や街並みにその名残を示している。

瀬戸田は、中世からの港町として、大型廻船を所有する海運業者が多数存在し、特産品である塩の運送と販売により生まれた豪商もいる。こうした塩作りのための塩田は、生口島、向島などの島嶼部や沿岸地域に多数整備されていた。

このように港町は、豪商を中心とした商人の町でもあり、商人の居宅、別荘、茶園、庭園などの商人文化が花開いた。商人の庇護をうけて、文学、絵画、茶道、囲碁などに関わる文人墨客が多数居住し、現在でも市内には、そういった人々の活動の痕跡が様々な場所で見取れる。

こうした商人文化とは別に、農漁村では、古くから伝わる伝統行事や芸能が行われ、地域独特の文化として現在まで伝承されている。特に神楽は、山間部や沿岸部、島嶼部でそれぞれ違いがあり、伝承されてきた地域の環境にあった、他の地方にない、多様な姿をみせている。

明治～昭和時代

尾道は、明治22年(1889)町村制施行に伴い尾道町となり、明治31年(1898)には広島市に次ぎ県内で2番目に市制を施行した。当時の尾道は北前船交易の名残が残り、県内でも屈指の港町として、経済の中心地でもあった。明治24年(1891)には、福山～尾道間で山陽鉄道が開通し、尾道駅も開業したことにより、尾道の近代化は一層進むことになる。

また、鉄道敷設により町が二つに分断されたために、海側の商業地、港、山側の寺社域、住宅地(別荘等)という、独特の街並みと坂の町の景観が誕生したといえる。海側には、江戸時代からの名残を示す商家が建ち並び、洋風の公共建造物や経済の中心地らしい銀行の建築物が集中する銀行浜など和と洋が混ざり合う景観ができ、山側には、中近世の建築物の周辺に洋風住宅や文化住宅群が散在する独特の景観が生まれた。昭和時代初期には、沿岸部に造船工場が建設され、労働人口の増大により、さらなる町の発展を遂げた。

また、この地で『暗夜行路』の草稿を書いた志賀直哉、尾道の女学校に通った『放浪記』作者の林芙美子、この地をこよなく愛し描き続けた小林和作をはじめ、多くの文人墨客が足跡を刻み、また、小津安二郎監督の『東京物語』や大林宣彦監督の尾道三部作・新尾道三部作などにより、映画のまちとしても定着している。

因島でも造船工場が建設され、港町から造船の町へと変貌を遂げている。造船ブームとなった大正から昭和時代初期には、全国でも有数の造船量を誇り、労働人口の増大と商工業の発展、さらには周辺地域への造船工場の拡充というように飛躍的に発展を遂げた。

このように、暮らしや産業、地域の発展は、土地と合わせて海が存在が基盤になっており、街道と海道（航路）の存在、結節点としての立地性も大きく寄与している。現在においては、瀬戸内しまなみ海道が開通し、今後、中国横断自動車道尾道松江線が完成すれば、現代の「瀬戸内の十字路」としての役割が一層高まることになる。

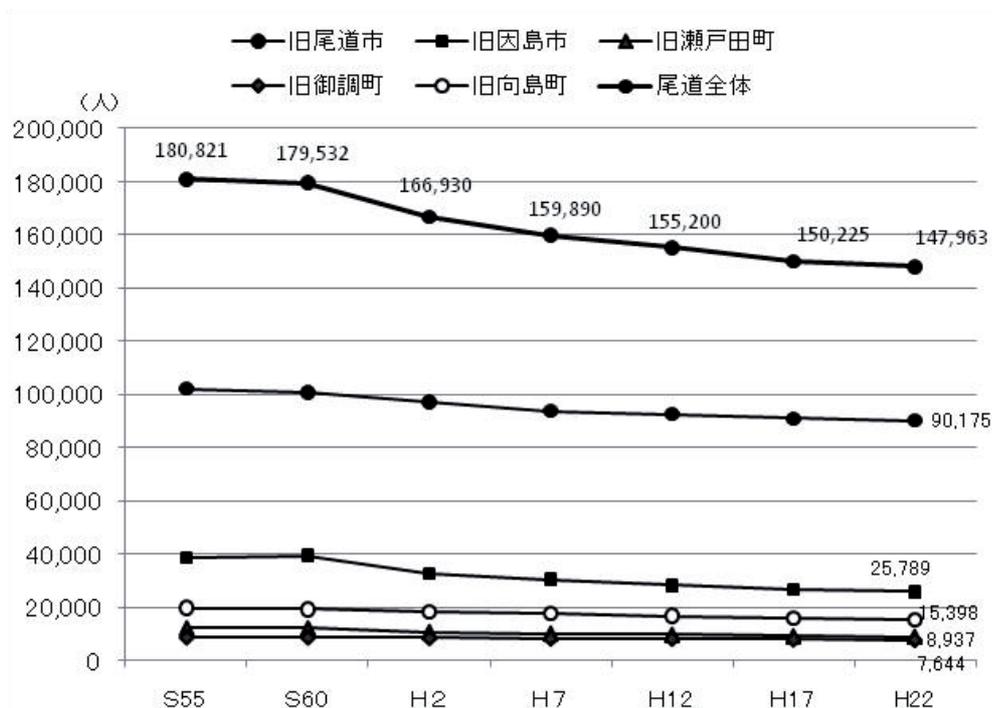
こうした地域ごとの特色と共通性を有する歴史は、積み重ねられながら現在につながっている。とりわけ尾道の市街地においては、歴史の重層性を、街並みなどを通じて追体験できる。数多くの中世の建築物、近世の港湾施設や石造物、庭園、近代化遺産、現代の建築物などが渾然一体として存在し、尾道らしさを表している。

3 社会的環境

(1) 人口の推移

尾道市の人口は、平成22年9月末日現在147,963人（住民基本台帳）であり、そのうちの約6割を旧尾道市（尾道地域）が占めている。

人口の推移をみると、減少傾向が続いており、昭和60年(1985)から平成22年にかけての四半世紀で、3万人近く減少している。



資料：昭和55年～平成17年は国勢調査、平成22年は住民基本台帳人口（9月末日現在）

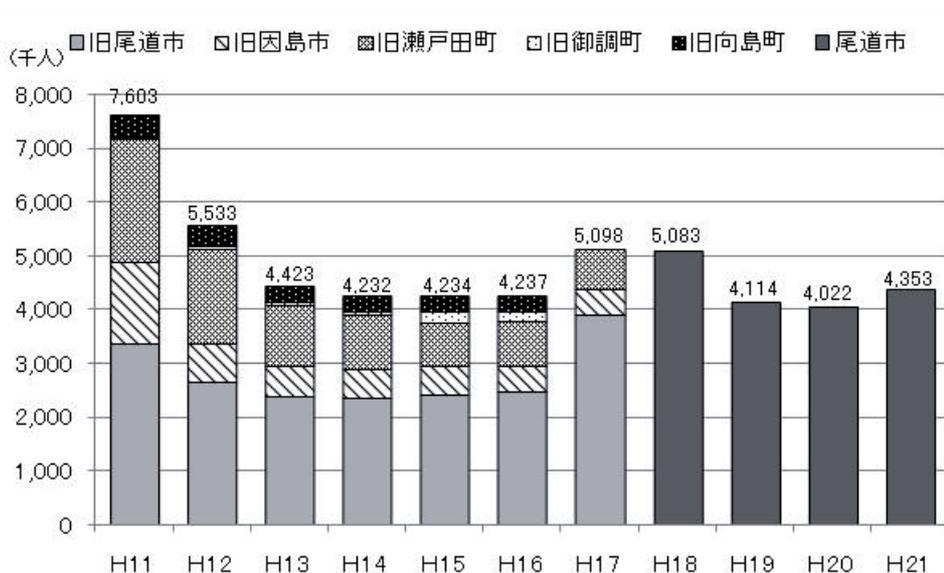
図1-4 人口推移

(2) 入込観光客数の推移

尾道市の入込観光客数は、平成21年において約435万人であり、広島県全体約4,100万人の1割近くを占め、広島市（約1,000万人）、廿日市市（約490万人）に次いで第3位となっている。

瀬戸内しまなみ海道が、平成18年に島内道路を含め全線開通した当時は500万人を超えていたが、その後減少している。

それ以前、来島海峡大橋、多々羅大橋、新尾道大橋の完成により全橋が開通した平成11年には、約760万人の入込観光客があった。



注-1：広島県観光客数の動向による。

注-2：数値は全体の観光客数。

注-3：平成17年の旧尾道市は旧向島町、旧御調町合併後（両町を含む）。

注-4：平成18年は旧因島市・旧瀬戸田町合併後（以降、現在の尾道市）。

図1-5 入込観光客数



尾道水道と街並み、山並み（手前は向島）