

# 2021年度の尾道市通行量調査に関する考察

## —尾道商店街および因島・瀬戸田地区を対象に—

尾道市立大学 経済情報学部

小川 長

### 1. はじめに

尾道市では1981年から3年ごとに、中心市街地の本通り商店街において通行量調査を行っている。また2008年度には、尾道市と合併した旧因島市の土生地区、および瀬戸田町の瀬戸田地区においても3年ごとの通行量調査が開始された。それ以来、観測地点の多少の変更などあったものの、前回2017年度までは定期的に調査が実施されてきた。

しかし、世界的な新型コロナ・ウィルス禍の影響により、本来行われる予定であった昨年度（2020年度）の調査が中止となったため、1年遅れで本年度の実施となった。また、前回までの調査は例年、夏季（6ないし7月）に行われていたが、今回は秋季（10月）の実施となっている<sup>1</sup>。今回は、こうして例年とは違ってイレギュラーな要素が多い調査であったため、その結果の考察は例年以上に不確実な部分が多くならざるを得ない点は、予めご理解いただきたい。

本調査は毎回、基本的には調査結果を地域振興の対策に資する目的で行われており、これから行う考察が、その一助となれば幸いである。しかし、入手できるデータが限られていることと、筆者の非才故に十分な考察結果を提示することができないことを、前もってご容赦していただかなければならない。それでも、本考察で明らかになったことに、市民の方々を始め関係者のみなさんに、多少でも役立つ点があるならば望外の喜びである。

### 2. 尾道市の人口推移と人口構成

まず、今回の調査結果の考察に先立って、通行量調査の主要な対象である“地元住民”と“観光客”について、2020年版の『統計おのみち』などで提供されている尾道市の統計データを活用し、現状を確認しておきたい。

#### 2-1. 尾道市の人口

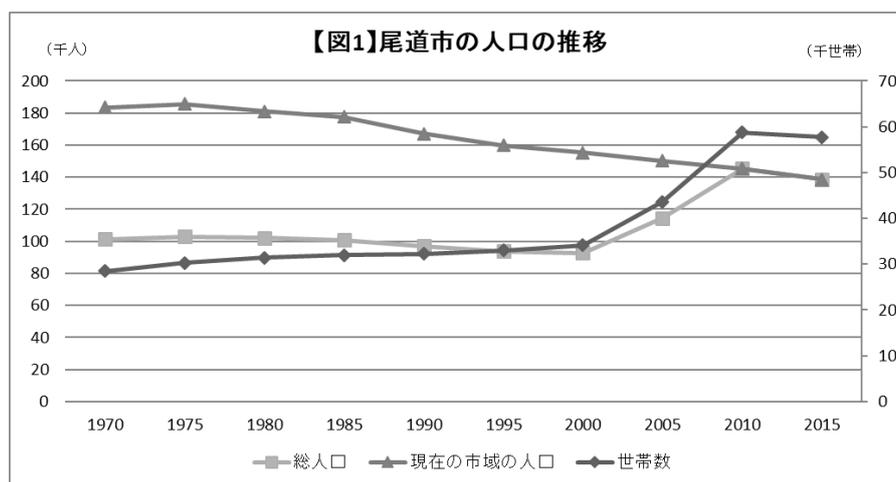
【図1】に、尾道市の人口の推移を示した。これは、5年ごとに実施されている国勢調査の結果をもとに尾道市から提供されている統計資料を参考に作成したグラフであるが、残念ながら2020年に行われた最新の国勢調査の結果がまだ反映されていないので<sup>2</sup>、このグ

<sup>1</sup> 実施時期変更によって考えられる影響については、本文中で触れる。

<sup>2</sup> 総務省統計局のホームページによると、2020年度の「人口等基本集計」の市町村別の「確定人口および

ラフは前回（2017年度）行った考察で利用したのと同じものとなっている。前回の考察では、このグラフについて「当市では1980年代から人口減少が続いていることがわかる。“総人口”が、2005年以降増加しているように見えるが、これは2005年の御調町および向島町との合併、2006年の因島市および瀬戸田町との合併の影響であり、予めそれらの人口を加えて計算された“現在の市域の人口”を見ると、その間も含めて一貫して減少傾向を辿っていることがわかる」と解説しているが、この見解に変更はない。

さらに前回、特に注目する点として「これまで増加し続けていた世帯数が2015年に減少に転じていることである」として、これまで「人口減少に反して世帯数が増加し続けていたのは、晩婚化や離婚率の上昇などによる単身者（または、母子・父子）世帯の増加が大きな要因だったものと考えられるが、一方でそうした社会現象が続いているにもかかわらず、それを上回る世帯数減少の時代が到来したことの兆候なのかもしれない」という見解も示した。



しかし、その後の動向を確認するために、尾道市が毎年公表している2022年2月現在の「住民基本台帳人口」の数値を見ると<sup>3</sup>、総人口131,321人、世帯数63,708世帯となっている。これを2015年の人口138,626人、世帯数57,759世帯と比較すると、総人口は減少している反面、世帯数の方は増加していることから、これに基づけば人口減少傾向は続いている一方、今も世帯数増加傾向が続いていると訂正した方がよさそうである。その理由は前回の考察同様、単身世帯や一人親世帯の増加にあるものと考えられる。

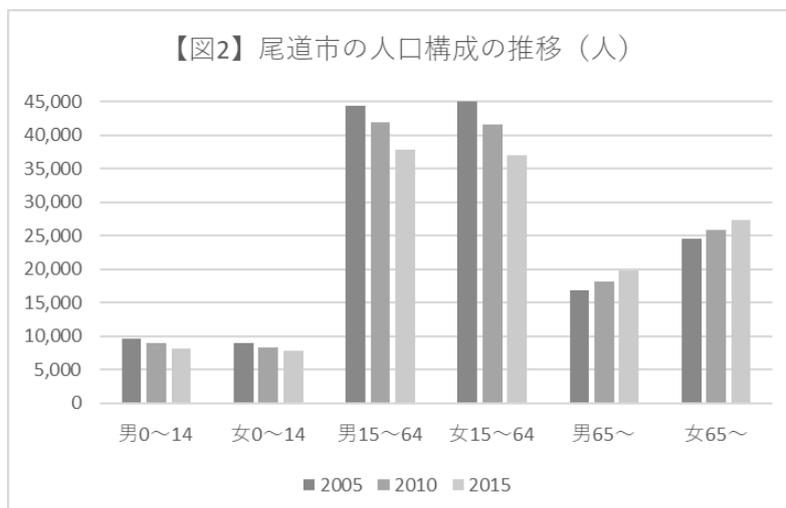
### 2-3. 尾道市の人口構成

現在わが国では、人口減少とともに少子化・高齢化が大きな社会問題となっている。【図

世帯数」は、2021年11月までに公表されることになっていることから、この数値が反映された2021年度の『統計おのみち』が公表されるのは2022年4月になるものと考えられる。

<sup>3</sup> この数値は、住民基本台帳上の数値であるため、厳密には国勢調査による統計数値とは多少の差異が生じていることは否めない。

2] は、尾道市における年齢別・性別の人口構成の推移を示したグラフである。



これを見ると、男女ともに“年少人口”と呼ばれる0歳から14歳までの人口が相対的に少なく、かつ年々減少傾向にある一方、“老年人口”と呼ばれる65歳以上の人口は増加傾向にある。また、“生産年齢人口”と呼ばれる15歳から64歳までの働き盛りの人口は逡減していることがわかる。下記【表1】は、“高齢化率”と呼ばれる総人口と老年人口の比率を示した表であるが、これを見ると尾道市の高齢化率は36.8%となっていることから、既に尾道市の人口の3分の1以上は、65歳以上の高齢者であることがわかる。さらに、この表では因島や瀬戸田などの島嶼部の高齢化率は45%前後となっており、島嶼部など市周辺部では一層の高齢化が進んでいることが窺える。

こうして見ると、尾道市でも全国の例に漏れず、少子化・高齢化が徐々に深刻な問題になりつつあると言える。こうした人口に関する傾向は、通行量に関して大きな減少要因になっているもの考えられる。

【表1】 尾道市の高齢化率

地区名	世帯数	人口	老年人口	高齢化率
尾道市全体	63,708	131,321	48,314	36.8%
因島全体	11,309	21,564	9,612	44.6%
(因島土生町)	2,357	4,109	2,040	49.6%
瀬戸田町全体	3,942	7,644	3,564	46.6%
(瀬戸田町瀬戸田)	352	661	302	45.7%

(2022年2月28日現在:人)

### 3. 尾道市における観光客

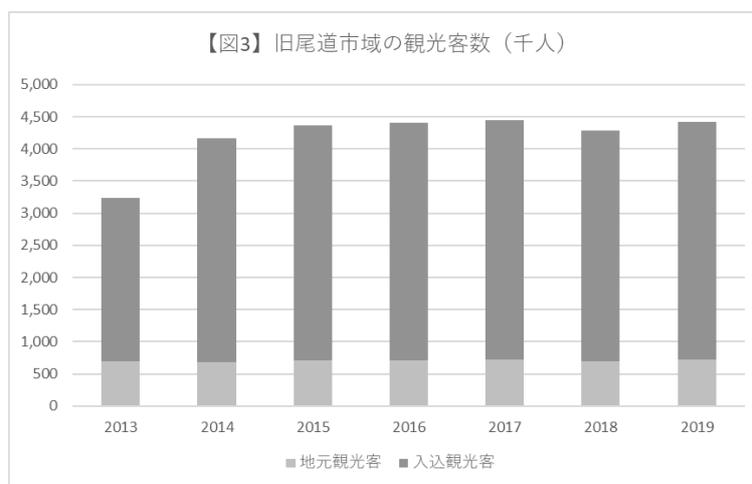
尾道市の優位性の一つは、知名度が高いという点である。尾道は、全国的に名の通った

観光のまちとして知られている。このことから、尾道を訪れる観光客は尾道の通行量の増加要因になっているものと考えられる。

そこで次に、尾道を訪れる観光客の状況について確認しておきたい。

### 3-1. 尾道（旧市域）の観光客

【図3】は、2013年から2019年まで7年間の、旧尾道市域の観光客数の推移を表したグラフである。



これを見ると、2014年に観光客数が400万人を超えて以降、ここ数年間は450万人手前で横ばいとなっている。この間、尾道市では2016年4月に愛媛県今治市とともに「日本最大の海賊の本拠地—芸予諸島」というタイトルで、さらに2017年2月には単独で「尾道水道が紡いだ中世からの箱庭的都市」というタイトルで、二つの「日本遺産」の認定を受けているが、このグラフの変化を見る限り、そのことが観光客の呼び水になったとは言にくい。

一方、尾道の観光客の内訳を見ると、およそ70万人程度が地元観光客であることがわかる。例えば、2019年の数値を確認すると、地元観光客が721,544人であったのに対して、入込観光客<sup>4</sup>は3,703,647人と全観光客の84%に上っている。このことから、尾道が観光のまちであると言われる所以がよくわかる。

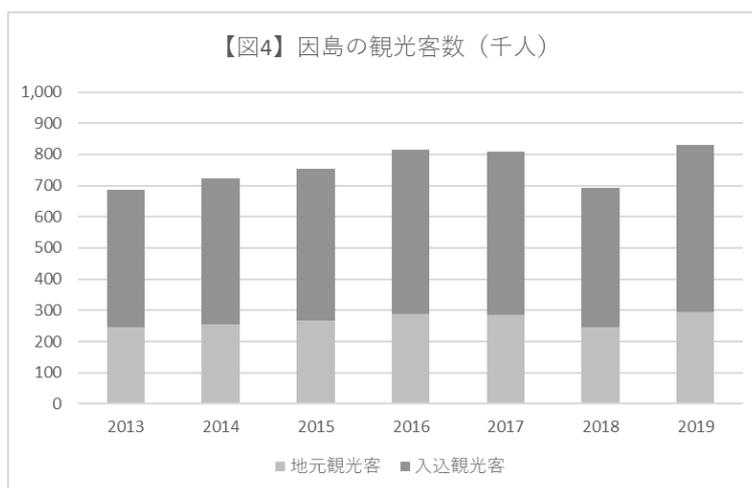
### 3-2. 因島の観光客

次に、市島嶼部（因島・瀬戸田）における観光客数の推移を見ておきたい。まず、【図4】に示した因島における観光客数の推移のグラフを確認しよう。

今回、利用できた資料は2013年から2019年までのデータだが、2018年の落ち込みを例

<sup>4</sup> 入込観光客（観光入込客）とは、旅行で日常生活圏以外の場所に行き、滞在地での目的が報酬を得ること以外の者のこと。

外と捉えると、全体的には緩やかな右上がりの傾向が認められると言えそうである。特に、後半になって徐々に観光客が増加していると言える。2013年から2016年の間に明らかな右上がりの傾向が見られるのは、2013年に発表された和田竜氏の小説『村上海賊の娘』が翌年2014年に本屋大賞を受賞したことや、前述の2016年に「日本最大の海賊の本拠地―芸予諸島」というテーマで日本遺産の認定を受けたことなどから、村上水軍の有名な本拠地の一つである因島への観光客が増えたのではないかと考えられる。



さらに、もう一つの大きな要因として、しまなみ海道を走るサイクリストの増加が考えられる。特に、2014年には米国主要メディアのCNN（Cable News Network）によって、しまなみ海道が「世界で最も素晴らしい自転車道」の一つとして紹介されことは、しまなみ海道の知名度の向上に大きく影響を与えたものと思われる。

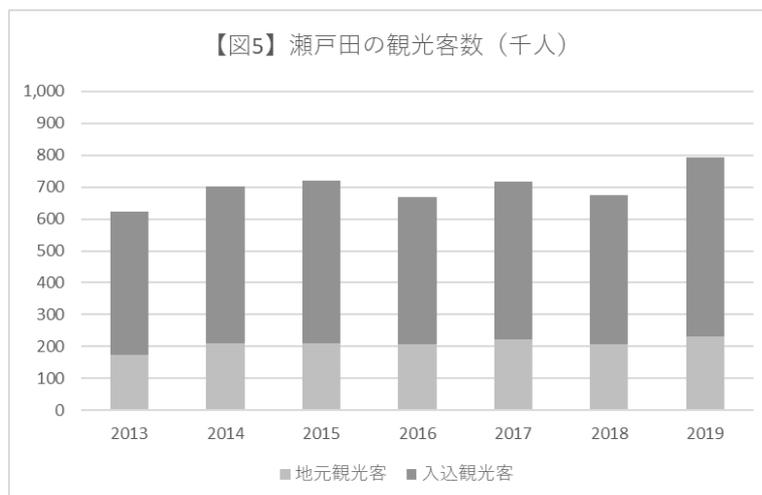
しかし、前項の旧尾道市域の数値と比較すると、観光客数は約5分の1の80万人前後であること、また入込観光客数の比率が約65%に止まっていること、さらに、それが相対的に低い水準であることを指摘できる。しかし、その一方でわずかではあるが、2019年の観光客数が7年間で最も多くなっている点には期待しておきたい。

### 3-3. 瀬戸田の観光客

続いて、【図5】に示した瀬戸田における観光客数の推移を確認する。

瀬戸田町は、尾道市と愛媛県今治市を繋ぐ「しまなみ海道」の、尾道側から三つ目の島である生口島に位置している<sup>5</sup>。瀬戸田においても、上述の因島の要因と同様の影響があるものと考えられるが、観光客数の推移のグラフを見ると増減の形状は、因島とは多少異なっているように見える。しかし、因島と同様に瀬戸田でも直近2019年の観光客数が最も多くなっている。

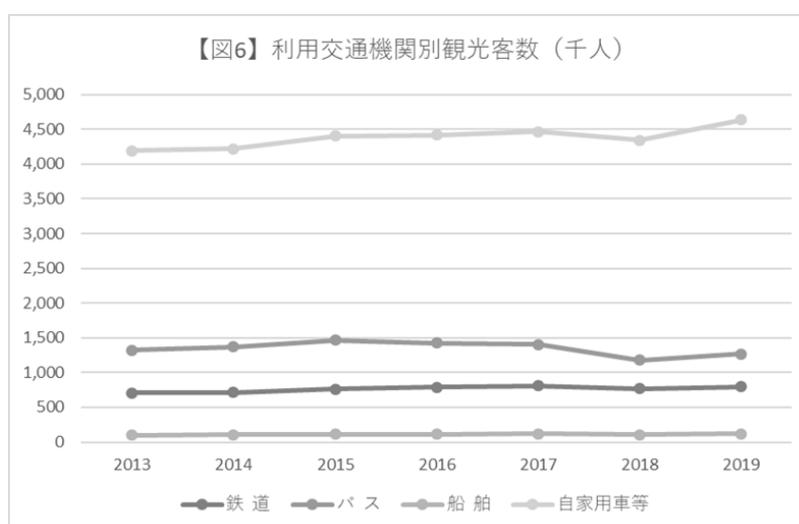
<sup>5</sup> 瀬戸田町の地域は、厳密には東南部の旧因島市域を除く生口島全域と高根島全域で構成されている。



瀬戸田の観光客数は、直近で約 80 万人となっており、因島の観光客数とほぼ同程度である。また、尾道市街と比べて相対的に入込観光客の割合が低い点も似ている。2019 年における旧尾道市域の入込観光客の割合が 84%であったのに対して、因島よりは多少高いものの、瀬戸田では 71%に止まっている。この割合の差に加えて、旧尾道市域を訪れた観光客の総数が 440 万人強であったのに対して、瀬戸田や因島では約 80 万人前後の規模に止まっている。このことから、今後の観光客誘致の考え方の一つとして、折角、近くの尾道市域まで来ている多くの観光客に、もう一歩足を延ばして因島、瀬戸田に来訪してもらうためにはどうすればよいかという視点で戦略を考えてみる余地があるように思われる。

#### 3-4. その他、尾道市の観光客について

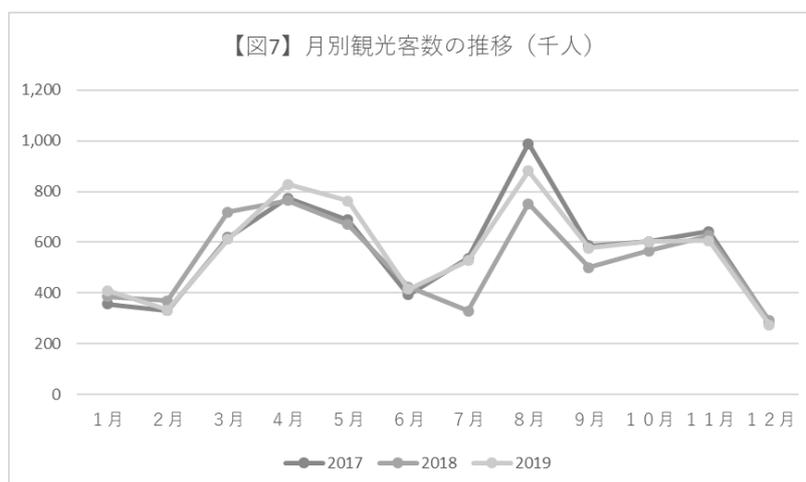
ここまで、観光客数の推移をもとに検討してきたが、その他、尾道市を訪れる観光客に関する特徴について触れておきたい。



【図6】は、観光客が尾道を訪れる際に利用した交通機関別の観光客数の推移である。

このグラフで最も特徴的なのは、尾道を自家用車で訪れている観光客が飛び抜けて多いことである。さらに、それは現在も増加傾向にあり、2019年では観光客のうち68%が自家用車を利用し、他の交通手段を大きく凌駕している。今後も、この割合が大きく変わることはないものと考えられるので、それを踏まえた工夫を考えなければならないだろう。例えば、今回のような通行調査などにおいて人の動きについて考える時、ついつい人流の起点や終点を鉄道の駅に置いて考えてしまいがちであるが、尾道市街を訪れる観光客において自家用車の利用者が68%であるのに対して、鉄道の利用者が12%に止まっている事実に照らせば、今や観光客の始点・終点は駅ではなく、駐車場と考えなければならないのかもしれない<sup>6</sup>。

その一方で、観光客の自家用車利用の増加は、島嶼部を始め市周辺部の観光客誘致にとっては、プラス要素として捉えることができるだろう。



続いて、尾道市を訪れる観光客の月別の傾向を見ておきたい。【図7】は、2017年から2019年における3年間の月別観光客数の推移を表すグラフである。これを見ると、最も高いピークが夏休みやお盆休みのある8月、次に春休みの3月から5月のゴールデンウィークにかけての春の行楽シーズン、そして秋の行楽シーズンである11月あたりの順に3つのヤマが見られる。

こうして見ると、2018年に観光客の減少傾向が見られたのは、その年に1年を通じて尾道を訪れる人が減った訳ではなく、例年、最も多いはずの夏シーズンの観光客の落ち込みが大きく影響していたことがわかる。振り返ってみると、この年の7月に起きた西日本豪雨災害により、尾道も大きな災害に見舞われた年であったことが観光客減少の主な原因で

<sup>6</sup> しかし本調査は、一面ではこれまでの調査結果とのデータの継続性を保持する意味があるため、尾道駅を起点に想定された観測点の大幅な変更も難しいという事情により、考察も駅起点という前提で行っている。

あったことは間違いない。

最後に、昨今インバウンド誘致と呼ばれ、国の政策的としても力が入れている外国人観光客誘致に関連して、尾道における外国人観光客数の推移について確認しておきたい。

【表2】外国人観光客数の推移（人）

年	観光客数	外国人観光客	比率
2013	6,330,466	93,444	1.48%
2014	6,411,529	131,646	2.05%
2015	6,746,966	214,045	3.17%
2016	6,749,030	270,459	4.01%
2017	6,800,612	286,439	4.21%
2018	6,394,530	332,048	5.19%
2019	6,826,030	340,755	4.99%

【表2】は、尾道市を訪れた外国人観光客数の推移を示した表である。これを見ると、最近では尾道にも外国人観光客が来訪するようになってきたことがわかる。特に CNN によって、しまなみ海道が世界の素晴らしいサイクリングロードの一つとして紹介されたことも、一つのきっかけではないかと考えられる。直近の比率は5%程度であるが、国内では今後も人口減少が続くと予想される中、観光客の増加を図ろうとすれば、やはり海外からの旅行者を重要なターゲットの一つとして考えていかざるを得ないものと言えそうである。

ただし、新型コロナ・ウィルス禍の現況下では観光客の見通しが立てづらいので、ここではこれ以上言及しないことにしておく

#### 4. 通行量調査結果の考察

さて、ここまでの尾道市の人口および観光客数についての検討を前提に、ここからは本題である通行量調査の結果について考察していきたいが、その前に念のため再度、例年と環境が異なっている点を箇条書きにして示しておきたい。なお、今回の調査が行われた具体的な日付は、平日は2021年10月13日の木曜日、休日は同年10月17日の日曜日であった。

- ・例年、本通行量調査は3年ごとに行われているが、新型コロナ・ウィルス禍の影響で昨年度の実施が中止となり、1年遅れで本年度実施された。
- ・新型コロナ・ウィルス禍の影響を受け、例年とは異なる環境であったことを考慮しなければならない。
- ・ただし、本年度の調査が実施された時期は、国内におけるコロナ・ウィルス感染の第5波と第6波の谷間に当たっており、国の緊急事態宣言も2021年9月末に解除されたことや感染者の減少もあり、一部ではこのまま収束に向かうのではないかという楽観的な

見方も広がりつつあった時期でもある。

- ・一方で、広島県下では同年 10 月に入っても 14 日までは集中期間として、外出の削減等が要請されていた。
- ・また、これまでの通行量調査は例年 6 月ないし 7 月に行われていたが、今年度は 11 月に実施されており、前掲【図 7】のグラフからわかるように、観光客については例年、前者よりも後者の方が明らかに多い傾向があるので、この影響も考慮しなくてはならない。

以上のように、今回の調査においてはいくつかの特殊な事情があったものの、今回のデータを過去のデータと照らし合わせてみると、その継続性に余り不自然さがないように見受けられる。つまり、コロナ禍の影響で目立つほど大きく通行量が減少したようにも見えないし、逆に、調査時期の変更の影響で目に付くほど大きく通行量が増加したようにも見えない。もちろん、こうした要素は必ず影響しているはずなので、単純に言えば、両者の影響が相殺されたのではないかと考えられるかもしれないが、残念ながら、ここで正確な理由を示すことはできない。ただ、幸いにも今回のデータの継続性に不自然さや違和感がないという点から、以下の分析において、過去の調査と同様に特に加工することなく、一連の時系列データと見做して利用することをご了承いただきたい。

#### 4-1. 尾道商店街の通行量

本通行量調査は、1981 年から行われてきたのであるが、そもそもは尾道商店街の通行量や人流などの状況を把握し、その分析結果を商店街の振興に役立てようという意図があった。しかし、その後の人流の変化によって調査地点は一部、商店街以外にも移されるようになったが、もちろん、現在も商店街振興が一つの目的であることは間違いないので、今回も尾道商店街の通行量の分析を主軸に考察したい。

では早速、尾道商店街の時系列データの分析から行っていこう。本年度から調査地点が一部変更され、これまでの尾道商店街における 2 か所の調査地点（柿本ふとん店前、パール美容室前）が割愛されたので、1981 年からの時系列で比較できる 5 か所のデータを利用する。つまり、これから利用するデータは、東西に延びる尾道本通り商店街の JR 尾道駅側である西の入り口「一番街入口」から、商店街の東端付近の「旧さんばストア前」の間の 5 つの調査地点の通行量の、1981 年から 2021 年までの間のデータとなっている。

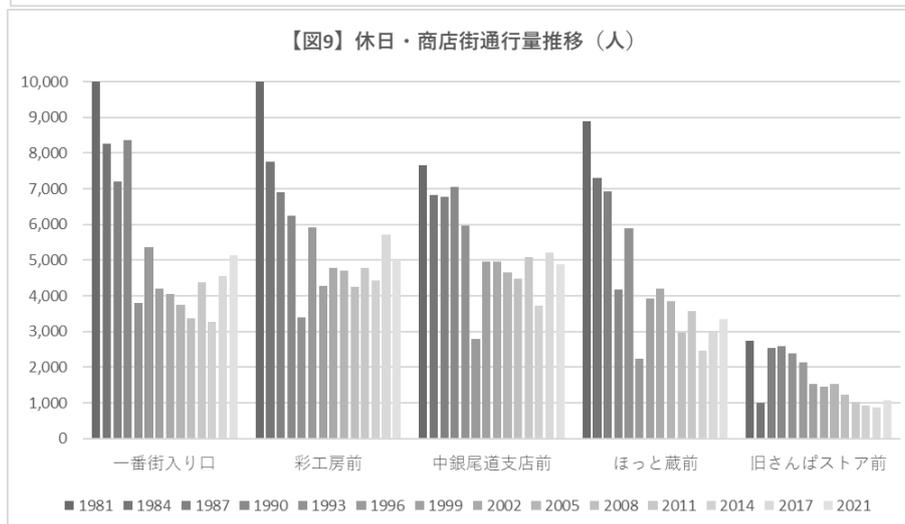
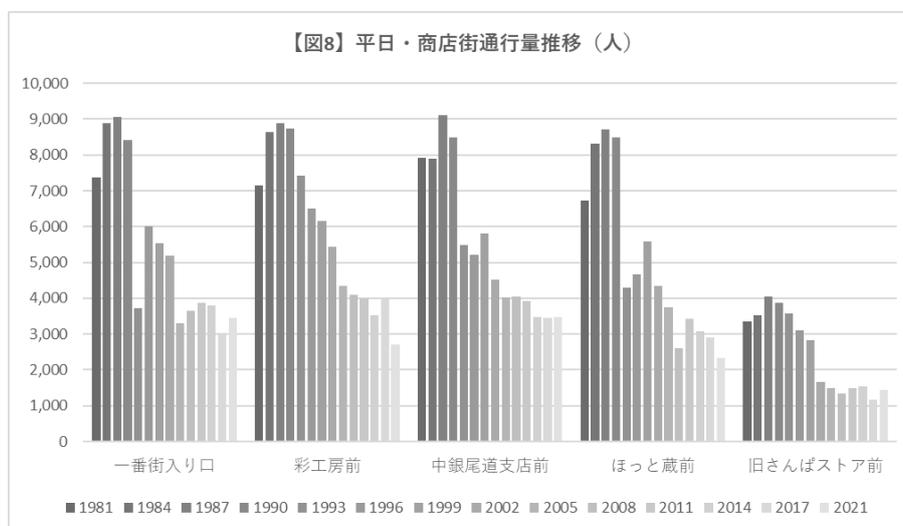
上記の地点ごとの通行量推移について、平日のデータを示したグラフが【図 8】、休日のグラフが【図 9】である。

##### 4-1-1. グラフ形状の特徴

まず、両方のグラフの形状から読み取った解釈を、以下に箇条書きで示しておきたい。

- ・全体的には、1980 年代をピークに通行量は減少傾向にあると言える。特に、1990 年代には尾道商店街の通行量は大きく減少している。しかし 2000 年代以降、一部では下げ止まり、横ばいとなっている傾向が見られる地点もある。

- ・最近の平日の通行量は、どの地点においてもピーク時の半分以下となっている。
- ・平日は総じて、進歩は緩やかにはなっているものの通行量の減少傾向が続いている。
- ・それに対して、休日の通行量は底打ちの後、緩やかな増加傾向に転じているように見える。
- ・特に、長江通り以西の3地点ではその傾向がやや強い。
- ・2010年頃から、「ほっと蔵前」以西の4地点では平日よりも休日の通行量の方が多い傾向があるのに対して、商店街の東端に近い「旧さんばストア前」では、以前から休日よりも平日の通行量が多い。



#### 4-1-2. グラフの特徴から類推される商店街の状況

次に、上記で解釈したグラフの特徴から考えられる尾道商店街の状況を、以下に箇条書きする。

- ・まず、商店街の通行者は地元（および近隣）住民と観光客に大分できる。

- ・さらに前者は、通勤通学者、営業従事者などの仕事関係者、地元（および近隣）買い物客の3つに区分できると考えられる。
- ・その前提で、平日と休日の通行者を想定すると、平日でも観光客の姿が見られるものの、やはり平日の通行量の主役は地元住民だろうと考えられる。
- ・一方で、休日には地元住民（特に通勤通学者や仕事関係者）の通行量が減る一方で、観光客が増加すると考えられる。
- ・尾道商店街では、平日において全体的に通行量の減少傾向が見られるが、これは、80年代以降のモータリゼーションの進展と大型店・ロードサイド店の急増が影響し、日常的な買い物の場であった商店街の集客力が衰退したものと考えられる。
- ・同時に、地元人口の減少および少子化・高齢化が、地元住民の通行量の減少に大きく影響していることも間違いないだろう。
- ・さらに、最近ではIT技術の急速な発達により、インターネット上のデジタル商取引が盛んになったことの影響も大きいと考えられる。
- ・実際に、消費者がネット取引で品物を買う機会が増えている一方、売り手である商店街の店舗でもネット販売に取り組んでいる店が少なくない。
- ・また、ここしばらくは新型コロナ・ウィルス禍の影響で、外出が自粛されており地元住民、観光客に限らず、人出が少なくなっていることが大きく影響している。
- ・休日の尾道商店街の通行量の特徴は、西高東低と表現できる。つまり、長江通りを境に、それ以西の調査地点では減少傾向から増加傾向に転じている兆しが見える。
- ・平日と比較して、休日に通行量が増加している地点において、その増加の有力な要因は観光客だと考えられる。
- ・つまり、休日に長江通り以西の商店街の賑わいを作り出しているのは、主に観光客であると推測できる。
- ・また、最近ではその影響が長江通り東側の「ほっと蔵前」でも見られる。
- ・商店街の東端に近い「旧さんばストアー付近」では、以前から平日よりも休日の通行量が少ない傾向が続いている。
- ・その理由として、休日には平日における通勤通学者や仕事従事者の通行が減る一方で、観光客がこの地点をほとんど通行していないことが考えられる。

#### 4-2. 尾道市街のルート別通行量

本調査では、通行量は各調査地点において東西（もしくは南北）方向別にカウントされている<sup>7</sup>。これをもとに、本調査で得られたデータから通行者の流れについて考察してみた。今回想定したのが、次の4つのルートである。

一つ目は、「商店街ルート」である。これは、JR尾道駅側にある商店街の西端「芙美子像前・うず潮小路（商店街入口）」から商店街をまっすぐ東へ進み、「渡し場通り交差点」、

<sup>7</sup> なお、前項における通行量データは、この両方向の通行量を足し合わせた総通行量である。

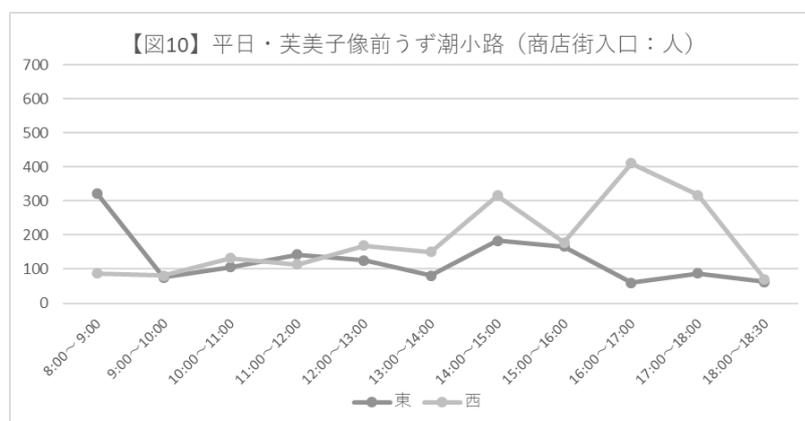
「ゆとりの広場・旧中国銀行尾道支店前北側」、「ゆとりの広場・ほっと蔵前」を通過して、商店街東端の「旧さんぽストア一付近」に至るルートである。二つ目は、この商店街ルートと並行する「海岸通りルート」である。これは、海岸通りを「お好み焼きジグザグ前」、「旧木曾くだもの店前」、「中尾歯科南側」へと西から東へと進むルートである。三つ目は、JR尾道方面から西の ONOMICHI U2 方面へ向かう「西方面ルート」である。これは、海沿いの大通りの歩道を「ウォーターフロントビル北側」、「ONOMICHI U2 東側」へと進むルートである。そして最後は、「南北ルート」である。これは、長江通りを「ロープウェイ山麓駅付近ガード下」、「ゆとりの広場西側」、「ゆとりの広場・旧中国銀行尾道支店前東側」と北から南へ進むルートである。

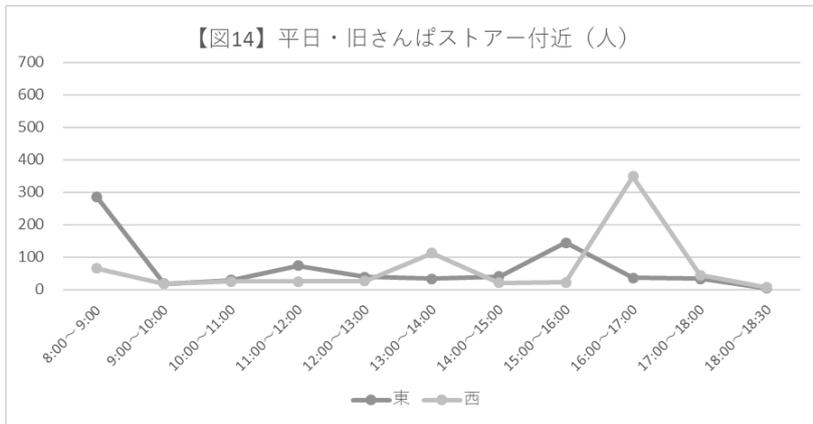
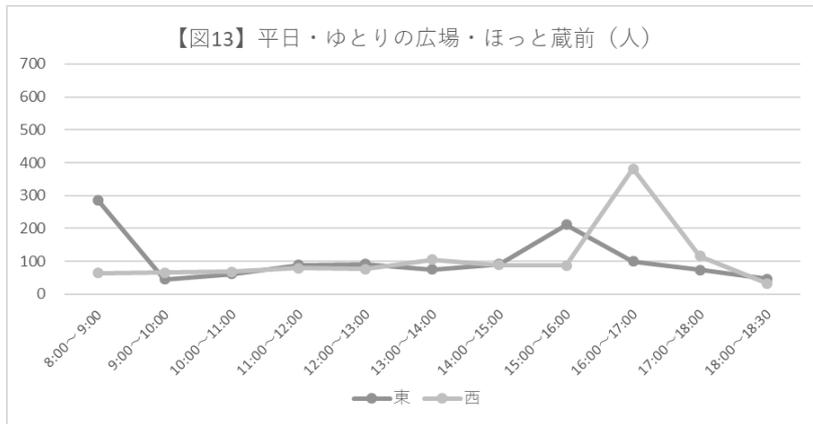
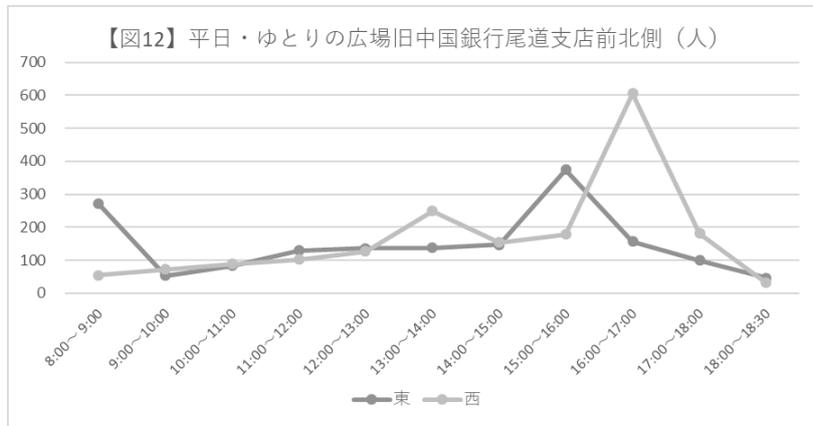
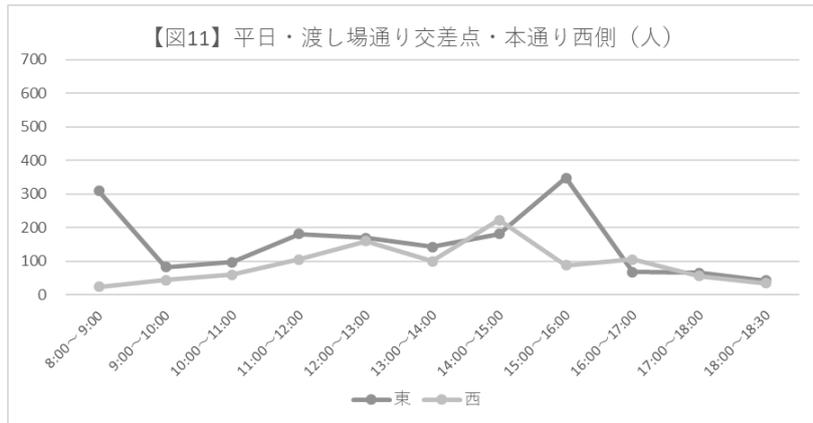
以上の 4 つのルートは、通行者の流れがルートに沿って進むと想定して、それぞれのルートの双方向の通行量のデータに何か特徴があるのではないかと考え、設定したものである。それぞれのルートにおける双方向の時間帯別の通行量のデータを、平日、休日別にグラフにし、それらを照らし合わせながら考察していくことにしたい。なお、各ルートの平日、休日ごとの通行量のグラフ目盛りの最大値は統一しているが、項目が違えばそれぞれの最大値が異なっている（つまり、同じ目盛りではない）ことに注意していただきたい。念のため、各項目の最大値を見出しに示しておくことにする。

#### 4-2-1. 商店街ルート

##### (1) 平日（グラフ目盛り最大値 700 人）

【図 10】から【図 14】は、平日における商店街ルート各地点の時間帯別の通行量を表したグラフである。これを見ると、5 つの調査地点すべてにおいて 8 時から 9 時の間に東に向かう人流が見られ、その数値がすべての地点で 300 人程度であることは興味深い。時間的に、これらの流れの主は通勤・通学者ではないかと推測される。しかし、それならば帰宅時には、その反対の人流があると考えられるものの、それがすべてに見られるわけではない。理由の一つには、朝の通勤・通学は始業が似たような時刻のため、流れは一つに重なるが、就業時刻は各々異なるためではないかと考えられる。





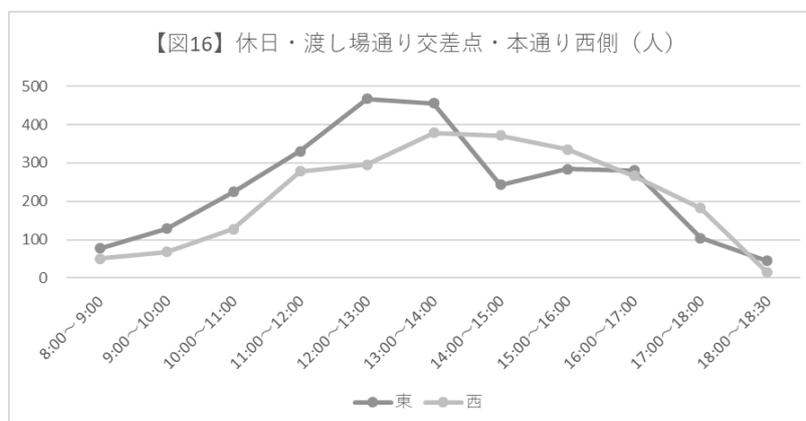
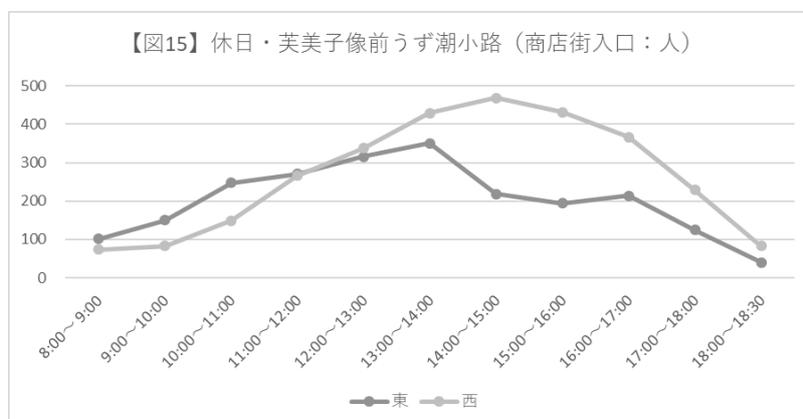
一方、長江通り以東の「ほっと蔵前」と「旧さんばストアー付近」のグラフを見ると、形状が酷似している。双方とも、朝の東への人流の増加と、夕刻 16 時から 17 時の西への人流の増加が特徴的である。これは、夕方のピークが 17 時前であることから通勤者ではなく、場所的に尾道東高校から帰宅する生徒たちの流れではないかと考えられる。そう考えると、「旧さんばストアー付近」の平日の通行量が、休日と比較して多いというのも、こうしたコンスタントな平日の人流によるものではないかと想像できる。さらに、この特徴は長江通りの西側の「ゆとりの広場・旧中国銀行尾道支店前北側」の形状にも似ている。しかし、そこから商店街を西に進むに連れて、この特徴は薄らいでいく。

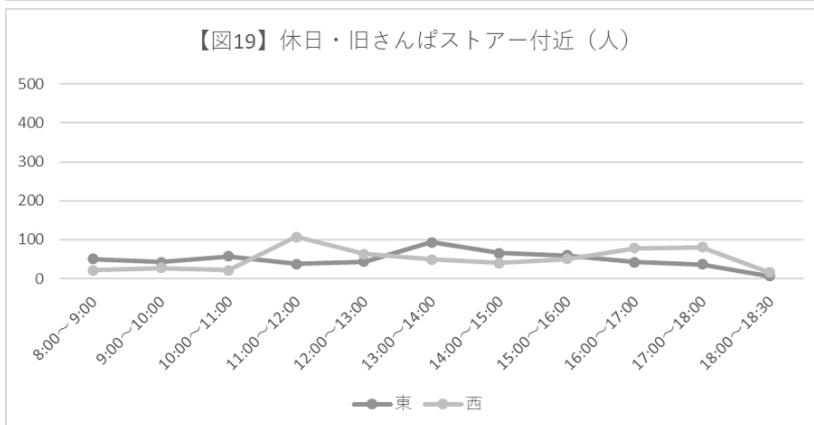
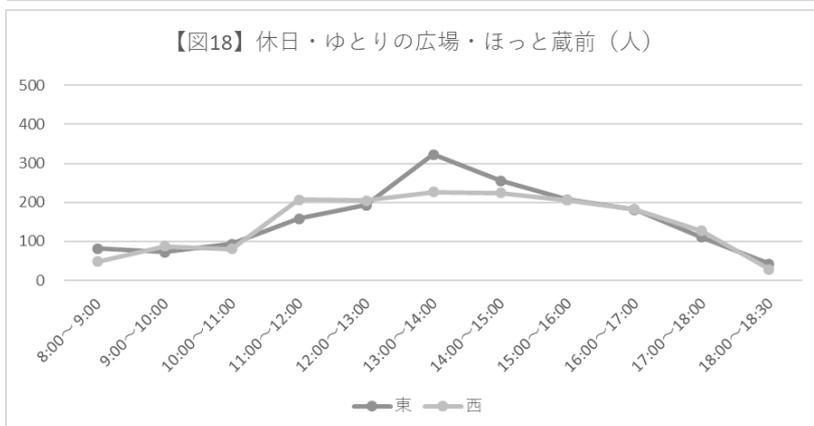
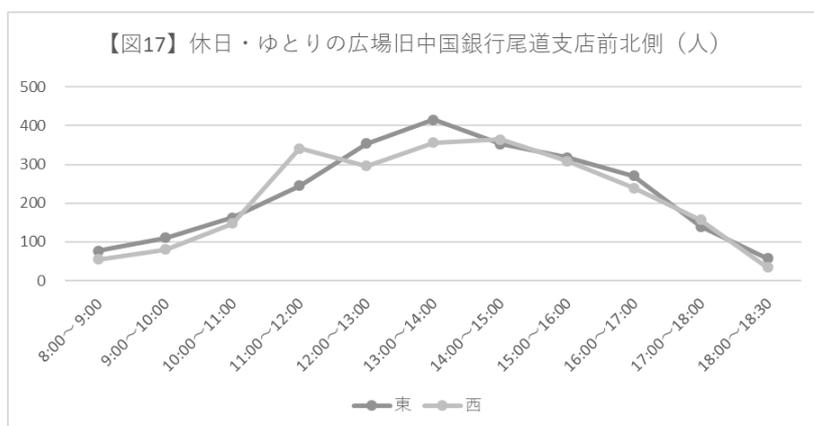
ともあれ、平日の商店街の人流は東西両方向とも、日中よりも朝夕に増加する傾向があることがわかる。

## (2) 休日 (グラフ目盛り最大値 500 人)

次に、休日の商店街ルートの人流を【図 15】から【図 19】のグラフで確かめたい。

すべての調査地点で、グラフの形状が平日とは明らかに違ったものになっている。休日の人流は、どの地点でも朝夕の人流が少ない一方、日中に増加し、およそ 13 時から 14 時をピークにした山形の形状となっている。日中に増加している原因を、休日に地元住民が商店街に繰り出したとは考えにくく、主に観光客が作り出した人流であると考えられる。





しかし、そうした山形の形状は長江通りよりも東側では低くなり、東端の「旧さんばストアー付近」では山形は平坦となり、双方向の通行量とも終日およそ 100 人以下と少なくなっている。既に商店がほとんどないこの辺りは、観光客には魅力のないエリアになってしまっているものと考えられる。

また、商店街の西端となる【図 15】の「芙美子像前・うず潮小路（商店街入口）」では、双方向の山のピークがずれていることがわかる。西行き、つまり JR 尾道駅方面に向かう人流が 14 時から 15 時をピークに夕方に掛けて山形を形成しているのに対し、その時間帯には東行きの人流が細っているのがわかる。これについては、一つの仮説として帰路に就く

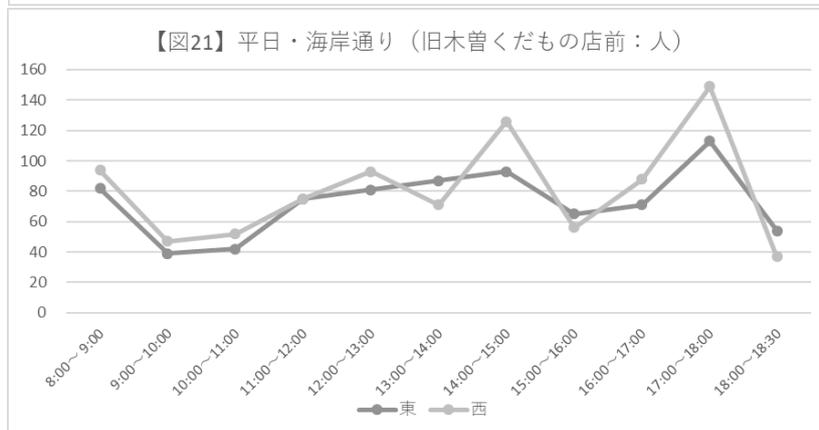
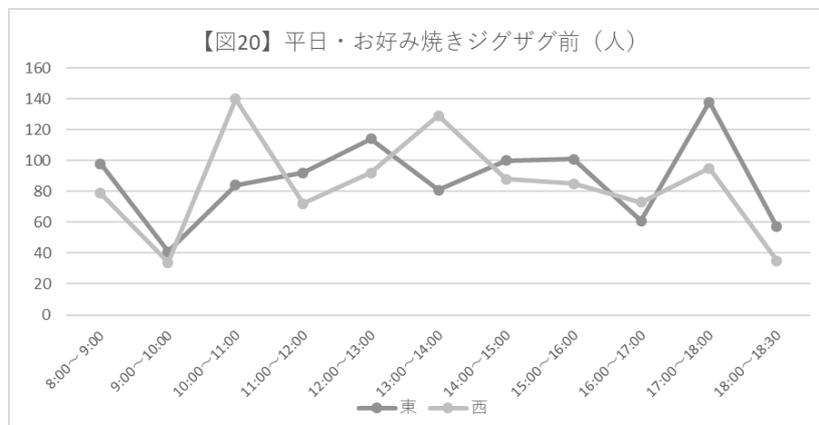
観光客が駅方面、すなわち西方向に向かう人流を作り出していると考えられる。さらに、それに対する東行きの人流のピークがグラフに見出せないのは、観光客は行き（つまり、東向き）は他のルート（海岸通りや、山手など）を利用し、帰りは商店街（の西端）を通過して駅に向かっているのではないかと考えることもできる。

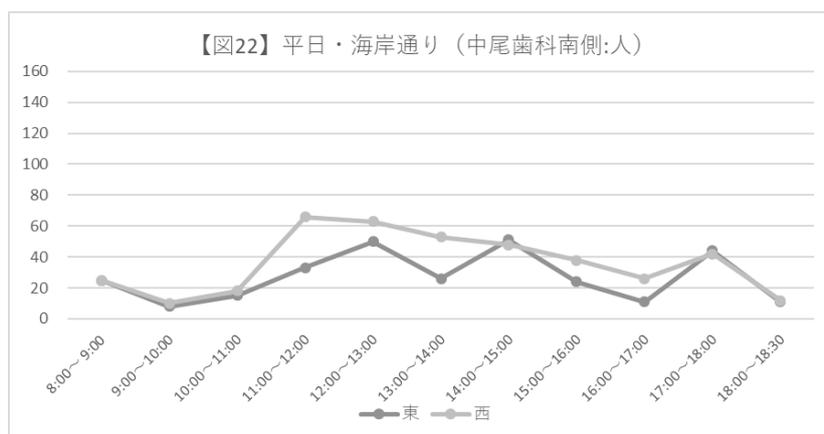
さらに、【図15】の東行きのグラフを【図16】「渡し場通り交差点」の東行きグラフに照らし合わせると、興味深いことがわかる。それは、前者よりも後者の方が、山が高いということ、つまり商店街の西の入口よりも、その東隣りにある観測地点の東行きの人流の方が多いということである。これは、商店街入口を通らずに商店街に入り込んでくる観光客が少なからずいるということであろう。一つには、駅から出発して海岸通りなどを通して東進し、途中の小路から商店街に入ってくる観光客が多いからではないかと考えられる。また、もう一つは既述のように、利用交通手段として最も多い自家用車で来尾した観光客が、駐車した場所を起点に移動し、途中から商店街に入り込んでいるからではないかという推測もできる。

#### 4-2-2. 海岸通ルート

(1) 平日（グラフ目盛り最大値 160 人）

【図20】から【図22】に示しているのは、海岸通り各地点の通行量のグラフである。





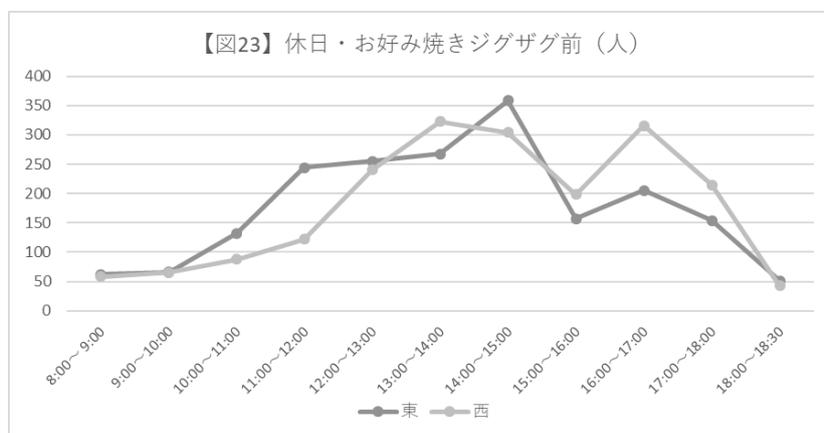
これらのグラフを見ると、特に大きな特徴は見られないが、強いて言えば、【図 20】の「お好み焼きジグザグ前」と【図 21】の「旧木曾くだもの店前」のグラフの大雑把な形状が似ているという点だろうか。しかし、細かく見ると双方向ともやはり形状は異なっている。

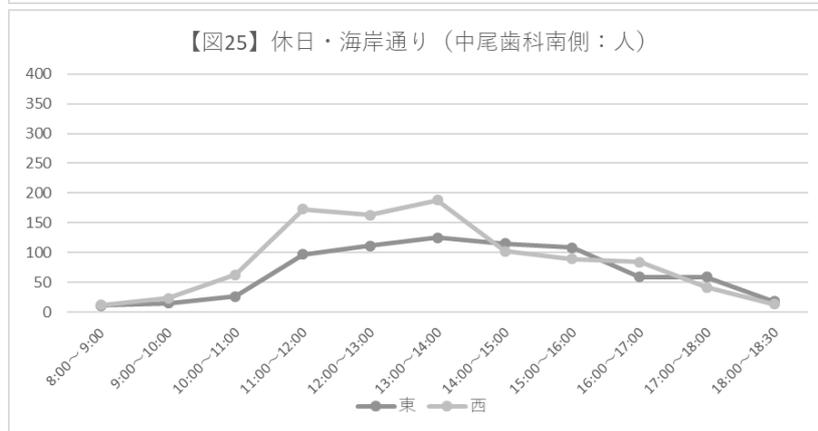
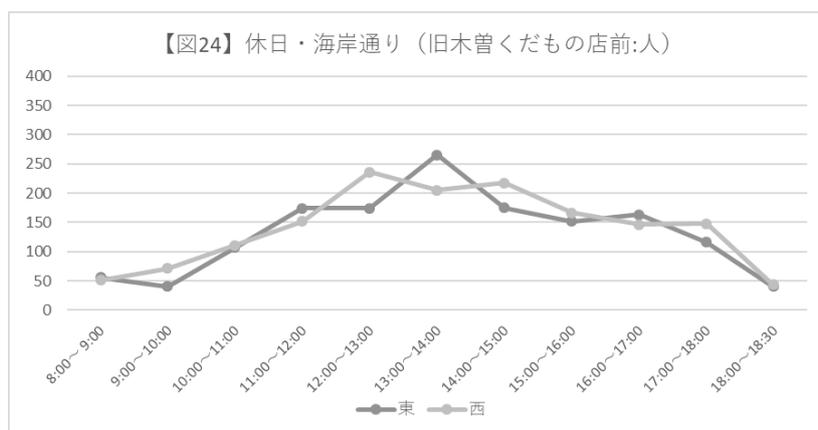
確かに言えることは、東の地点ほど総じて通行量は少ないということと、上記で見た商店街ルートと比較すると、全体的に通行量は少ない（グラフ目盛りの最大値に注意）ことである。

## （2）休日（グラフ目盛り最大値 400 人）

【図 23】から【図 25】は、海岸通りルート 3 地点の休日の通行量を表したグラフである。これを見ると、平日のグラフの形状とは様変わりになっている。どの地点においても、商店街ルート同様、およそ山形の形状となっている。また、西行きと東行きの形状がほぼ同形であることや、東の地点ほど相対的に通行量が少ないことも商店街ルートの特徴と共通している。

さらに、興味深いのは休日の海岸通りの通行量が、商店街と同程度とは言えないまでも、かなり高い水準になっているということである。これは、海岸通りを通る観光客が増えてきたことによるものと考えられる。





確かに最近、海岸通りを歩いている観光客の姿が多くなってきたという印象が強い。まず、何よりも海岸通りが、尾道の象徴的な風景の一つである尾道水道に沿った、日差しのある明るいイメージの道であること、また最近、海岸通りにおしゃれで小さなショップが少しずつ増えてきたことなどが、その要因として考えられる。

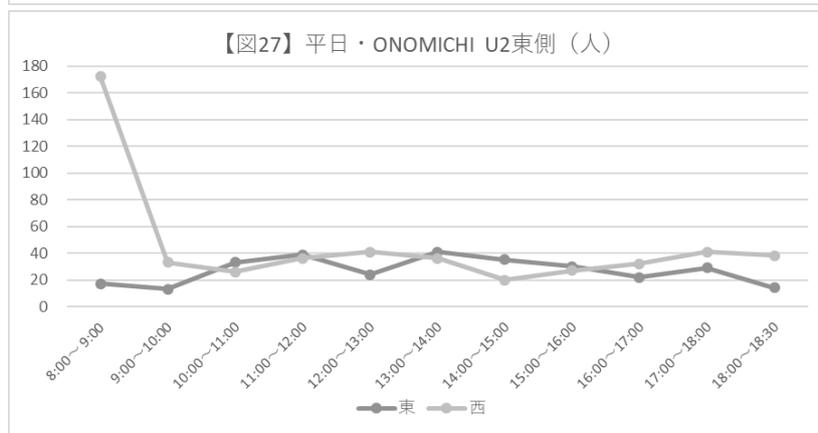
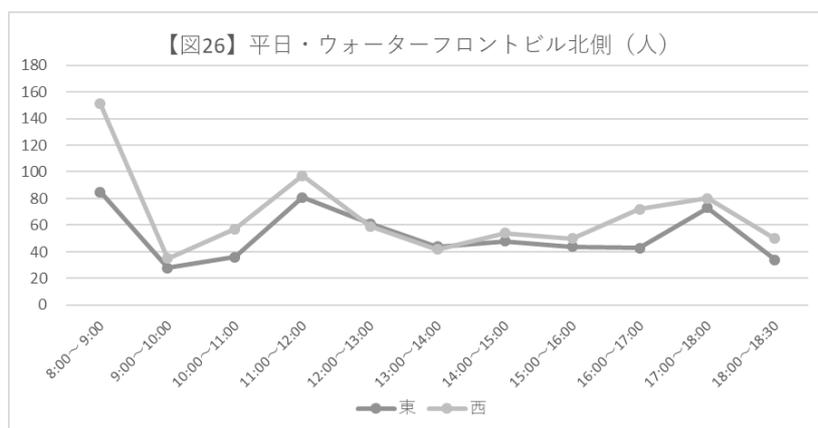
すなわち、尾道のまち中を歩く観光ルートとして「商店街ルート」の他に、この「海岸通りルート」もその地位を確立してきたという観がある。

#### 4-2-3. 西行きルート

(1) 平日（グラフ目盛り最大値 180 人）

【図 26】 および【図 27】 は、JR 尾道駅方面（または、商店街方面）から海岸沿いに、ONOMICHI U2 へと向かう西向きのルートを想定した場合の 2 つの観測点の通行量データを表したグラフである。

ONOMICHI U2 は、尾道港周辺の再開発事業の一環として、海沿いの古い海運倉庫を大幅にリノベートし 2014 年に開業した、ホテルやレストラン、地域物産の販売店などが入る複合施設であり、当時から尾道の新しい観光施設として注目されてきた。特に、商業の中心地が商店街のある駅より東側の地域にあったため、駅以西への新しい人流を作り、地域の活性化に資することを期待されている施設でもある。



まず、断っておかなければならないのは、「西行きルート」として海岸沿いの2地点を取り上げているが、ONOMICHI U2を目的地と想定した場合、JR尾道駅や尾道商店街から目的地に向かう道は複数あり、必ずしも通行者が両地点を通るとは限らないという点である。なおかつ、ここで取り上げる両調査地点は広い車道の片側（海側）の歩道上にあり、その歩道上の歩行者と、歩道および歩道側の車道を通る自転車利用の通行者データの合計数であることも書き加えておかねばならない。

その上で、平日の通行量を見ると、8時から9時の間に両区間において西に向かう通行量が多くなっていることが特徴的である。この時間帯を考えると、駅方面から西に向かって通勤、通学する人流ではないかと考えられるが、これはあくまでも類推の域を出ない。興味深いのは、その時間帯に駅に近い「ウォーターフロントビル北側」では東向きの通行量の増加が見られるのに対して、駅から遠い「ONOMICHI U2 東側」地点では、その増加が全く見られず、どうも両地点の関連性がないように見えることである。

この原因として考えられるのは、一つには島嶼部から船舶を利用して尾道港に着いた通勤・通学者による影響だが、これは実感が湧きにくい。もう一つは、両地点の間にある市営駐車場の存在である。つまり、通勤もしくは商用などで市営駐車場を利用する者が駐車場から、そのまま東の市街地方面に向かう影響ではないかと考えた方が自然であろう。

ともかく、平日のこの西行きルートの人流は朝の時間帯には増加するものの、その他の

時間帯の通行量は「ウォーターフロントビル北側」でも多くても片側 100 人、また「ONOMICHI U2 東側」では片側 40 人程度となっており、思っていた以上に少ない印象である。

(2) 休日 (グラフ目盛り最大値 140 人)

【図 28】および【図 29】は、「西行きルート」における休日の通行量を表したグラフである。ここにも、商店街ルートや海岸通りルートに見られた傾向である、日中を中心にした明らかな山形の形状を双方向で確認できる。このことから、西行きのルートにおける人流においても観光客の影響があると判断できる。



また、双方のグラフの形状を比較すると、西向き (つまり、ONOMICHI U2 方面) のグラフ形状が似ているのに対して、東向きの形状は【図 28】の方が山が高い。そこで、もう少し詳細に二つのグラフを比較し、その理由を考えてみたい。

まず、双方の西向きのグラフの形状と、時間帯ごと (特に、観光客が増える日中) の通行量が似通っていることから、駅や商店街方面から ONOMICHI U2 に行く人の多くは、今回想定した「西行きルート」を辿っているものと考えられる。しかし、10時から12時までの時間帯を見ると、【図 28】よりも【図 29】の通行量の方が多く、特に昼前の11時から

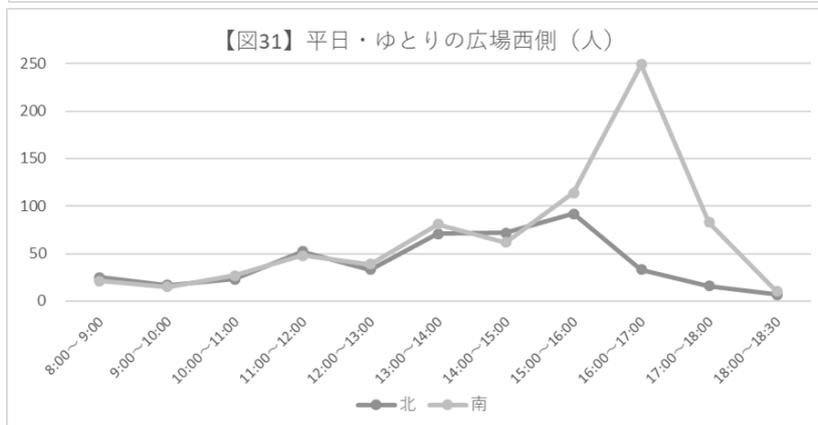
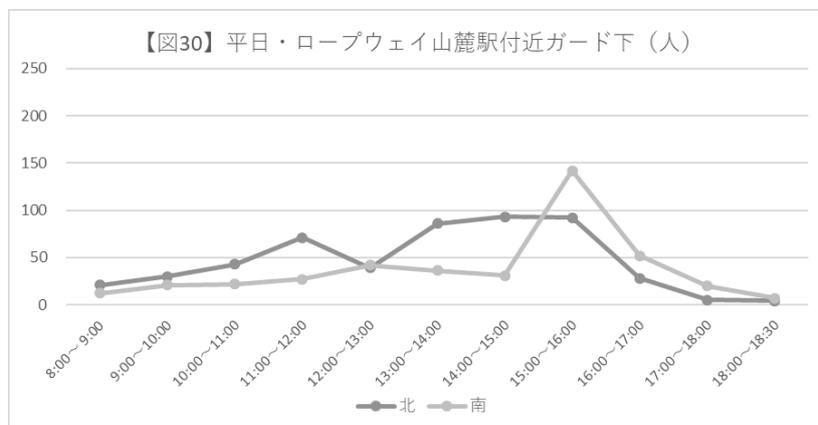
12 時までの時間帯では、その差が大きくなっている。これに、両調査地点の間に市営駐車場があることを考え合わせると、当日、その時間帯に自家用車で尾道入りし、市営駐車場に駐車した後、そのまま ONOMICHI U2 に向かった観光客が少なからずいる影響ではないかと考えられる。

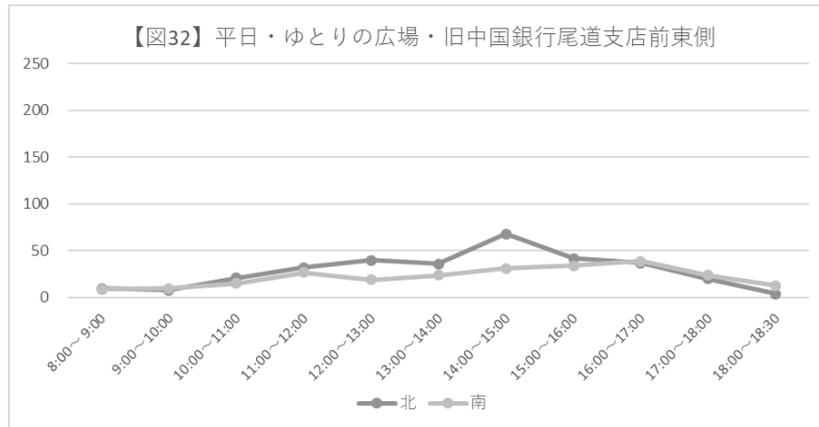
さらに、【図 29】のグラフにおいて、西向きに比べて東向きの山が明らかに低く通行量が少なくなっているが、その理由の一つとして、どうも「ONOMICHI U2 東側」の調査地点と、ONOMICHI U2 の入口の間に道路の向かい側の歩道へと渡る横断歩道があるため、ONOMICHI U2 からの帰路、東方向（駅方面）に向かう人の一部がこの横断歩道を渡り、反対側（北側）の歩道を利用したためではないかと考えられる。つまり、あくまでも推測であるが、休日の駅方面から ONOMICHI U2 への人流は、ONOMICHI U2 に向かう時は海側の歩道を通る人が多く、帰りには、再び海側の歩道を通る人と、横断歩道を渡り北側の歩道を通る人に分散される傾向があるものと考えられる。

#### 4-2-4. (長江通り) 南北ルート

##### (1) 平日 (グラフ目盛り最大値 250 人)

次に、尾道の観光名所の一つ千光寺へ登るロープウェイの山麓駅から、JR 山陽本線の高架下を潜り、商店街との交差点を通過して海側に向かう「南北ルート」について考察したい。





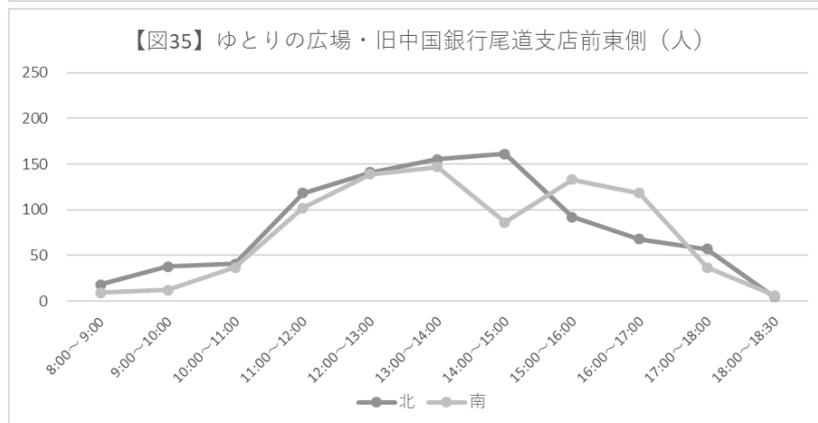
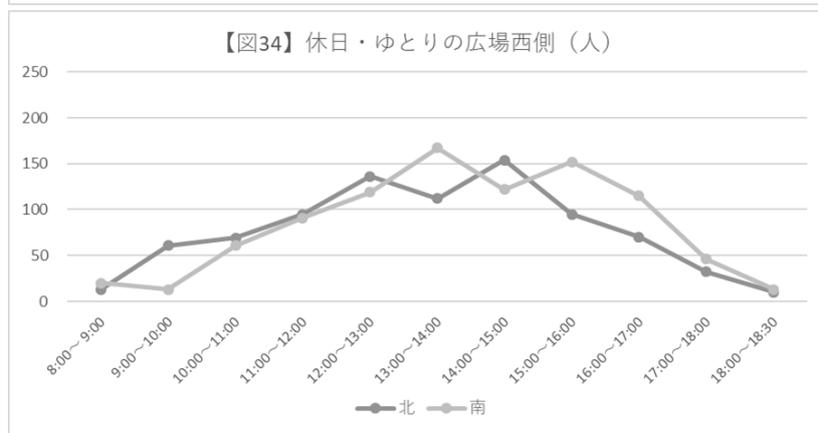
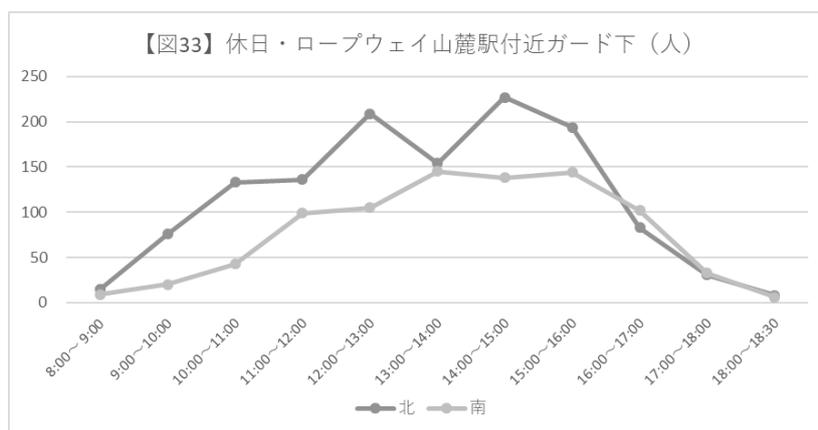
今回、想定している「南北ルート」は「ロープウェイ山麓駅付近ガード下」、「ゆとりの広場西側」、「ゆとりの広場・旧中国銀行尾道支店東側」と長江通りを南下するルートである。第一地点は、地元住民の生活道路であるが、千光寺山ロープウェイの利用客の流れを把握することを主な目的に設置されている調査地点であろう。また、第二および第三地点が、ゆとりの広場付近に設置されているのは、人通りの多い商店街と長江通りの交差点の通行量を測定することに加えて、ゆとりの広場が観光バスの駐車場となっていることから、バスで来尾した観光客の動きを把握する意味があるものと考えられる。

【図 30】と【図 31】の北行きの通行量のグラフを見ると、よく似た形状になっている。このことから、「ゆとりの広場西側」を北向きに通行した人の多くは国道 2 号線を横断し、「ロープウェイ山麓駅付近ガード下」を通過しているものと考えられる。しかし、それを念頭に【図 32】の北行きのグラフを見ると形状の類似性はなく、そもそも通行量が少ないことがわかる。このことから、主な北行きの人流は尾道商店街から長江通りに入り、北向きに進む人が多いものと考えられる。

一方、南向きの通行量は相互にそれほどの類似性はないが、【図 32】のグラフの 16 時から 17 時の時間帯に異様に多い通行量が確認できる。長江通りをさらに北上すると、尾道南高校や長江小学校があるので、生徒たちが帰路に就く流れかとも考えられるが、これに見合う登校時の流れが確認できない。もう一つ、観光バスで到着した、まとまった観光客が下車した可能性が考えられる。これを、既載【図 12】の「ゆとりの広場・旧中国銀行尾道支店前北側」における、西行きの同時時間帯の通行量と照らし合わせると、この一団は長江通りから右折して尾道商店街に入っていることはほぼ間違いない。しかし、これ以上原因を追求することはできないので、これについては何らかの特殊な事情による人流であったと考えておきたい。

## (2) 休日 (グラフ目盛り最大値 250 人)

【図 33】から【図 35】は、「南北ルート」の 3 調査地点における時間帯ごとの通行量を示したグラフである。



休日における 3 つのグラフを見ると、やはり日中を中心としたほぼ山形の形状が確認できるため、ここでも通行量の変化に観光客が影響していると考えられる。まず、特徴的なのは、【図 33】において南向きよりも北向きの通行量が多いことであるが、これは千光寺山に登る時はロープウェイを利用し、帰りは徒歩で下りてくる観光客が少なからずいるからだと考えられる。

次に、【図 33】と【図 34】の北向きグラフを比較すると、双方の形状は似ているものの日中は【図 33】のグラフの方が、総体的に通行量が多い。これは、商店街方面から長江通りを北上する観光客に、観光バスで訪れそのままロープウェイ乗り場に向かう観光客が加

わったからではないかと考えられる。

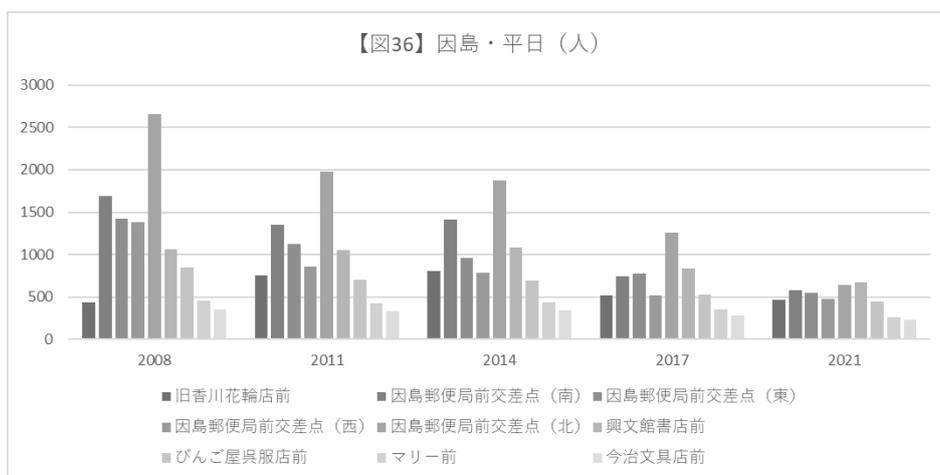
最後に、【図 34】と【図 35】のグラフを照らし合わせると、双方向とも形状が似ているように思われる。特に、南向きのグラフが似ていることから長江通りを南下してしてきた観光客が商店街との交差点を通過し、そのまま海岸通り方面に直進しているように考えられる。もちろん、商店街の交差点において人流の交錯があるはずなので一概には言えないが、ほとんど類似性を見出せなかった平日の両地点の人流とは全く異なった人流になっていることは興味深い。

### 4-3. 因島の通行量

さて、ここからは島嶼部における通行量調査の結果を検討していくことにしたい。まずは、因島の中心地である土生地区の通行量についてである。

#### 4-3-1. 因島における通行量の推移

【図 36】および【図 37】は、因島土生地区の各調査地点における今回までの調査の通行量データのグラフであり、前者が平日分、後者が休日分となっている。



双方のグラフを見て言えることは、どの時点においても平日の通行量の方が休日よりも多いということである。また、平日、休日を問わず年を経るごとに通行量が減少しているのも特徴的である。こうした傾向の背景には、地元住民の人口減少、少子化・高齢化が大きく影響していることは間違いない。既に述べたように、尾道市の人口減少傾向は止まらず、島嶼部等の市周辺地域では、なおさらその傾向が強い。また、既載の【表 1】で示したように、急激な高齢化も進んでいる。再度【表 1】を確認すると、尾道市全体の高齢化率が 36.8%であるのに対して因島全体では 44.6%、その中でも調査地点のある土生地区では 49.6%と、人口のほぼ半数が高齢者という現状である。

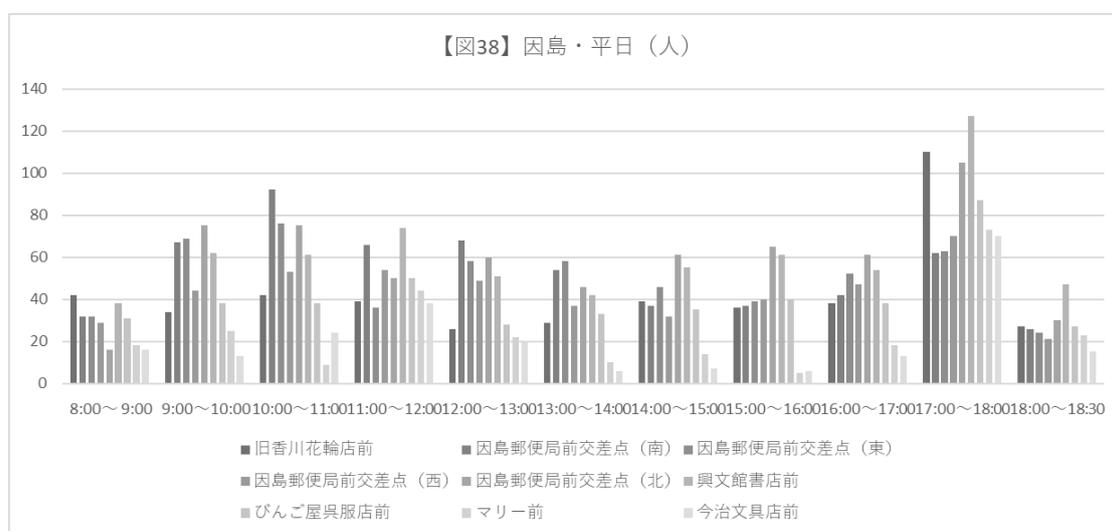
休日のグラフを見ると、尾道市街における調査結果で確認できた休日における観光客の影響らしき形跡は、ここでは全く見られない。つまり、因島土生地区における通行量の主体は、平日、休日ともに地元住民であると言える。

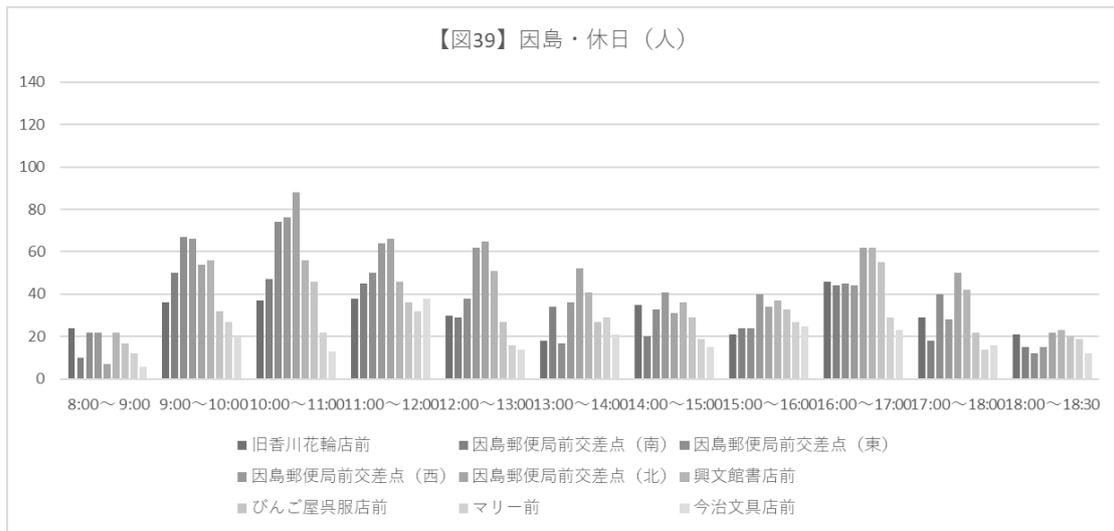
こうした事情を考慮すると、休日よりも平日において通行量が多い原因として、平日は学校や企業等が営業しているため、通学者や通勤者、仕事に従事する者の動きがある分だけ休日よりも、平日の通行量の方が多くなっているのではないかと考えられる。この地域の活性化を考える際には、こうしたことを前提に、尾道市中心部の活性化とは異なった発想が必要であることは間違いない。

#### 4-3-2. 因島における時間帯別の通行量

【図 38】および【図 39】は、今回の調査日における一日の通行量の変化を表したグラフであり、前者が平日、後者が休日のものである。

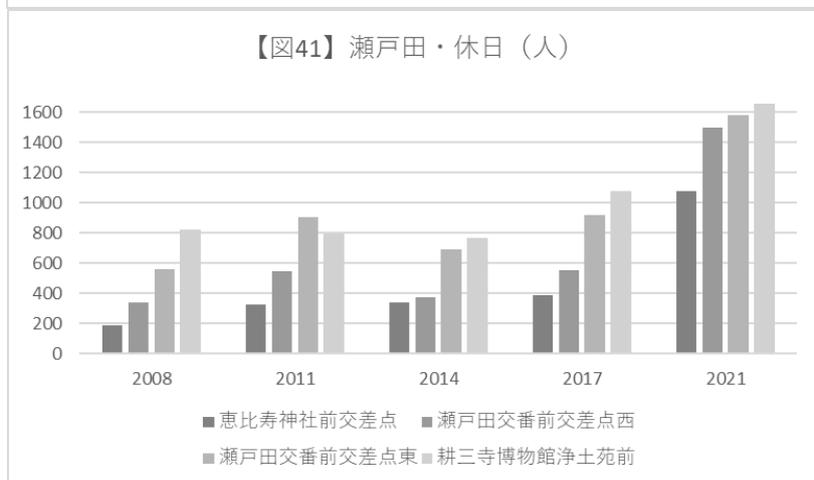
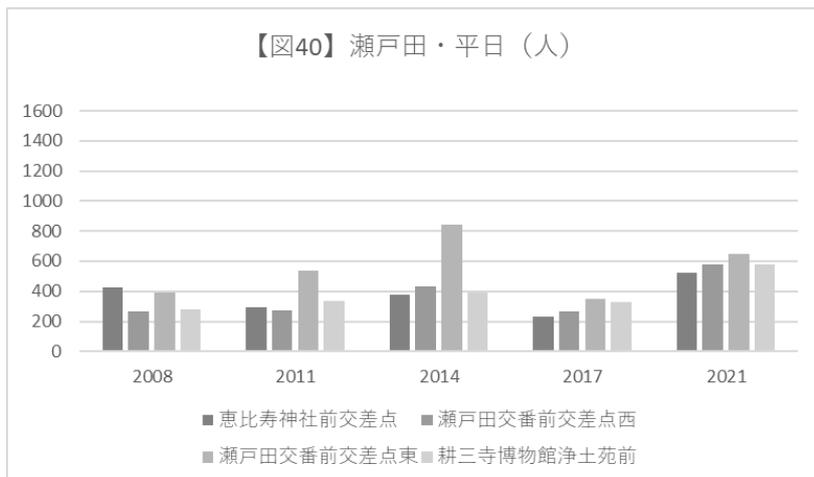
これらのグラフを見ると、前項でも確認したように、やはり全体的に休日よりも平日の通行量が多いことがわかる。その理由は、前項で述べた理由と同じである。特に、平日は、朝夕の通勤・通学時間帯と日中の通行量が多少増えているというのも、そのためだろうと考えられる。





#### 4-4. 瀬戸田の通行量

次に、尾道市の島嶼部におけるもう一か所の調査地、瀬戸田の通行量のデータを検討していくことにしよう。



#### 4-4-1. 瀬戸田における通行量の推移

【図 40】および【図 41】は、瀬戸田町瀬戸田地区での平日と休日の、2008 年以降の調査における通行量の推移を表したグラフである。

これらのグラフを見ると、因島とは実に対照的である。瀬戸田地区では、今回調査の通行量が過去の通行量と比べて総体的に多くなっており、特に、休日においてはどの地点においても大きく通行量が増加していることがわかる。

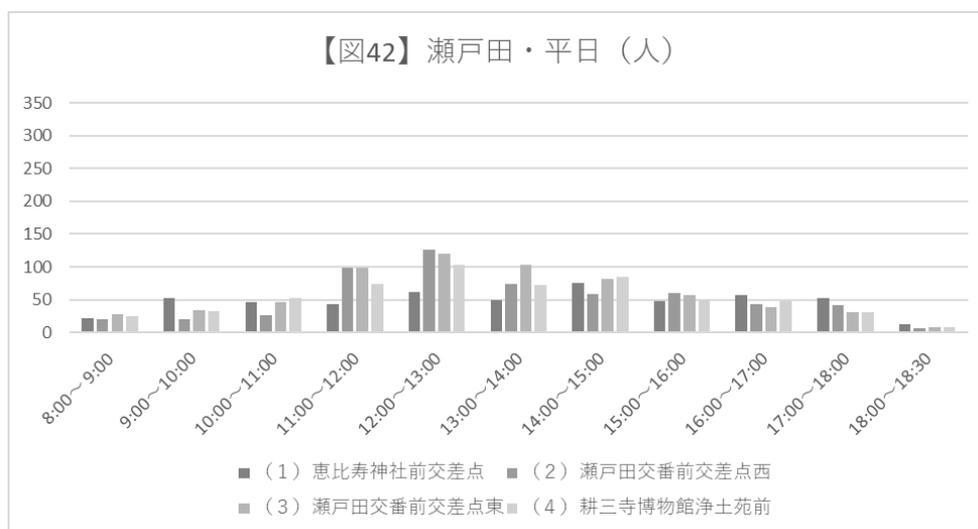
例えば、瀬戸田町の人口は 7,644 人と因島の人口の約 3 分の 1 であり、瀬戸田地区の人口は 661 人と因島土生地区の約 6 分の 1 である。その一方で、瀬戸田地区の高齢化率は 45.7% と因島土生地区と大きく変わらない。これを踏まえた上で言えそうなことは、瀬戸田地区の通行量は観光客の影響を強く受けているだろうということである。

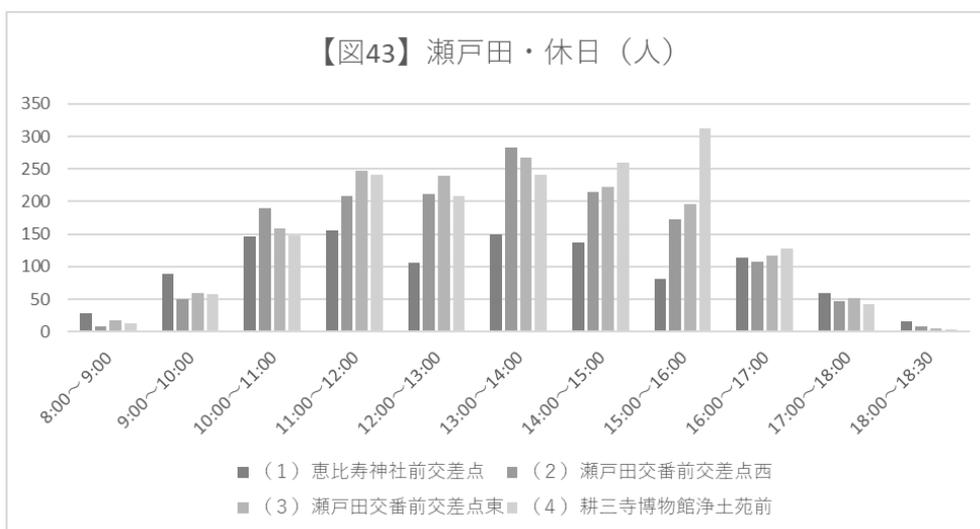
確かに瀬戸田地区は、耕三寺や平山郁夫美術館などがあり、以前から尾道市における観光スポットの一つであったが、地域の人口減少、少子化・高齢化に加えて、ここしばらくは瀬戸田を訪れる観光客の減少に悩まされていた地区でもあった。しかし、しまなみ海道を訪れるサイクリストが増えてきたことに加えて、この地区の「しおまち商店街」に歴史的な建築物をリフォームして作られた新たな宿泊施設が作られるなど、新しい店舗も増えており、そこで働く若い人たちも流入して活気を取り戻し始めた観がある。こうしたことが、最近の瀬戸田地区の通行量の増加をもたらしているものと考えられる。

#### 4-4-2. 瀬戸田における時間帯別の通行量

続いて、瀬戸田地区における時間帯ごとの通行量の変化を見ていきたい。【図 42】は平日の、【図 43】は休日のグラフである。

これを見ると、日中を中心に明らかに休日における通行量の方が多くなっていることがわかる。特に、日中をピークにした山形の形状は尾道市街におけるグラフでも確認できた観光客による影響によるものと言える。





また、平日の通行量は総体的には少ないものの、強いて言えば、グラフの形状的は山形となっており、少ないながらも平日も観光客が訪れている可能性を示している。

## 5. おわりに

以上、今回の通行量調査の結果の考察を行ってきた。この通行量調査は1981年から行われているので、それから既に40年の年月が経過している。この調査が始められた当初から考えれば、地域の様子は大きく変わってしまっている。当時、通行量を生み出す主役は地元の住民だったはずである。そして、近隣地区から訪れる買い物客だったのではなかろうか。しかし、今回の考察で明らかになったように、今や大きな通行量を生み出す主役は観光客となりつつある。しばらく以前から、政府も観光政策に力を入れ始めているのは、全国的にこうした傾向があるからだろう。

そうした意味では、尾道は北前船の時代から、他所から来た人を柔軟に受け入れてきた商都としての歴史があり、それが尾道の文化や尾道の人の気質の特長の一つとなっている。また、こうした素地があったからこそ、尾道が今のような観光のまちとして発展してきたと言えよう。しかし、その一方で地元人口は減少しており、住民の少子化・高齢化も進んでいる。さて、これからの尾道は、こうした環境の中で地元住民の生活の質の向上と観光の振興という二つの課題を、統合的に解決していく道を見出していかなければならない。しかし、これはなかなかの難問である。だが、それは今の尾道を形作ってきた多くの先人たちも、それぞれの時代、時代の環境の中で見出してきた道なのである。