

2024年度の尾道市通行量調査に関する考察

尾道市立大学 経済情報学部 経済情報学科 小嶋裕宇

監修 尾道市立大学 経済情報学部 経済情報学科 准教授 岡本隼輔

目次

1. はじめに	1
2. 本調査の概要	2
3. 前提事項	2
4. 分析手法について.....	4
5. 尾道市街地の通行量.....	5
5-1. 観測地点について	5
5-2. 経年変化	7
5-3. 時間帯別通行量	8
5-3-1. 平日	8
5-3-2. 休日	11
6. 土生地区の通行量.....	14
6-1. 観測地点について	14
6-2. 経年変化	15
6-3. 時間帯別通行量	16
6-3-1. 平日	16
6-3-2. 休日	19
7. 瀬戸田地区の通行量.....	22
7-1. 観測地点について	22
7-2. 経年変化	23
7-3. 時間帯別通行量	24
7-3-1. 平日	24
7-3-2. 休日	27
8. おわりに	30

1. はじめに

尾道市は3年に一度、今後の市の施策の基礎資料とすることを目的とし、尾道市内本通り商店街周辺（以下「尾道市街地」という。）・因島土生地区（以下「土生地区」という。）・生口島瀬戸田地区（以下「瀬戸田地区」という。）の3地点にて通行量の調査を行っている。尾道市街地において1981年に最初の計測が行われ、2008年に土生地区・瀬戸田地区が追加、

細かい観測地点の変更などありながらも、本年に至るまで長らく続いてきた形である。前回の調査は 2021 年であり、まだコロナウイルスの影響が残っている中での実施であったが、今回の調査においてはその影響も皆無であったといえよう。以前まで開催が延期されていた祭りやイベントもここ数年で復活し、尾道市にコロナ渦以前の活気をもたらしている。そうしたアフターコロナの時代に、観光動態が以前と比べてどのように変化しているのか、通行量という数字を元に考察していく。また今回、詳しくは後ほど調査手法のところで述べるが、時間帯別の通行量を色の濃淡で表した図を作成した。これを用いて時間帯別でどの地点が活気に溢れているのか、そうしたことに触れようと思う。

2. 本調査の概要

通行量調査を行った地点は先ほども述べた通り、尾道市街地、土生地区、瀬戸田地区の 3 地域である。その中でも、いくつかの観測地点を定めて通行量のデータを取っているが、そのそれぞれの観測地点については、後ほど地図を掲載するのでそちらをご覧頂きたい。

次に日時である。尾道市街地の調査が 2024 年 10 月 16 日（水）、10 月 20 日（日）、土生地区・瀬戸田地区の調査が 2024 年 10 月 6 日（日）、10 月 9 日（水）に行われている。前々回の 2017 年に行われた調査までは 6 月から 7 月にかけて行われていたが、前回から 10 月に調査実施時期が変更となっている。また、調査日時がそれぞれ 2 つに分かれているのは、平日と休日に分けて通行量を計測しているためである。

最後に手法に関して説明を行う。通行量のデータは通行人の進行方向によって東向きと西向きの 2 つに分けて計測している。また、これは南北に延びる道路に関しても同様である。そうした通行量のデータをそれぞれ 8:00 から 18:00 まで 1 時間ごとに区切って計測している¹。こうした進行方向、時間帯別に分かれた細かい計測により、通行人の目的地をある程度大まかに予測でき、時間帯ごとの各地点の盛況具合などを推察可能となっている。

3. 前提事項

通行量に影響を及ぼしうる因子は様々である。例えば、天候を見ても晴れと雨では通行量は大きく異なってくる。また、晴れていても、風が強ければ外出を控える人もいるかもしれない。そうしたことを踏まえ、ここからは通行量調査のデータについての考察を述べていく上で、あらかじめ確認すべき事項について述べていく。まずは、先程例に出したように調査実施日の尾道市内の天候について触れる。

表 1 は調査実施月である 2024 年 10 月の天候を表した表である²。この数値は気象庁のデータベースより引用した。上から順に日付、降水量合計、その日の最高気温と最低気温、

¹ 実際には 18:30 まで計測されているが、18:00 から 18:30 までの時間帯は他の時間帯と比べて計測時間が短いことから比較分析において不十分だと判断し、分析に用いていない。そのため、本レポートでは 8:00 から 18:00 の時間帯を対象として分析をすることとなる。

² 気象庁 HP より、観測地点を生口島とした場合のものを参照して筆者が作成した。以下の URL を参照されたい。
<<https://x.gd/ioRXb>>アクセス日: 2025 年 3 月 12 日

最大風速の順に数字を記載している。また、薄緑色で強調している日付が土生地区と瀬戸田地区における調査実施日で、薄赤色で強調している日付が尾道市街地における調査実施日である。ここで、天候に関する語句に関して、具体的な意味を確認しておきたい。まず、降水量合計とはその名の通り、1日の降水量を足し合わせたものである。また、最大風速とは、1日のうち最大の風量を観測した特定の10分間における風速を秒単位で平均化したものであり、最大瞬間風速とは別の値である。そうしたことを踏まえ、調査実施日の天候を確認する。

降水量であるが6日と9日には少量計測されており、16日と20日には全く計測されていない。気象庁によると、1時間雨量が3.0mm未満の強さの雨を「弱い雨」と表現するそうだが、そのことを考えても1日の雨量が2.0mmと1.5mmというのはほぼ無視してもよい降水量であろう³。よって調査実施日はどれも晴れ（もしくは曇り）であったとし、通行量に大きな影響を与えなかったものとする。また、気温も一般に真夏日と呼ばれる30℃以上の気温が観測された日はなく、通行量に影響を与えるとは考えにくい⁴。風速も気象庁の定義する「強い風」には当たらない⁵。そうしたことから、この両日の天候は本調査に影響を与えていないものとして、考察を進めていく。

次に通行量調査の実施日近辺で開催されたイベントについて見ていく。お祭りやサッカーの試合などイベントが開催されればその付近の通行量が大きく増加する可能性が高いためである。そこで、以下に調査日と同時期に調査地域付近で開催された、通行量に影響を与えうるイベントについて記載しておく。表2は、その主なイベントの一覧である。掲載するイベントは筆者の判断で取捨選択している。

通行量調査実施日に開催されたイベントは赤字で表示している。この全てが通行量に影響を与えているとは言い難いが、特に赤字で表示しているイベントなどは開催日が調査日と重なっているため、通行量に何らかの影響を与えている可能性はある。

9月8日まで開催されている「島ごとぼろの展」などは開催日が通行量調査日と重なってはいないが、因島に旅行を考えている観光客がこの時期に合わせて訪れるなどし、これ以降の日付の通行量に何らかの影響を与えていてもおかしくはない。中でも筆者が特に通行量に影響を与えていると考えているイベントは10月20日開催の第8回絵のまちマルシェである⁶。これは長江口から尾道郵便局までの間の絵のまち通り商店街で行われるマルシェであり、計18店舗もの店が軒を連ね、期間中、食事や雑貨などを販売している。後ほど、通行量の考察をする際に通行量の観察地点を表したマップは掲載するが、商店街の付近にいくつかの通行量観察地点が設置されている。そうした地点の通行量がこのイベントの影

³ 以下の URL を参照されたい。

<https://www.jma.go.jp/jma/kishou/now/yougo_hp/kousui.html>アクセス日: 2025 年 3 月 12 日

⁴ 以下の URL を参照されたい。

<<https://x.gd/mvW3c>>アクセス日: 2025 年 3 月 12 日

⁵ 以下の URL を参照されたい。

<https://www.jma.go.jp/jma/kishou/now/yougo_hp/kaze.html>アクセス日: 2025 年 3 月 12 日

⁶ 以下の URL を参照されたい。

<<https://onomichi-hondoori.jp/details/event-detail.php?di=166>>アクセス日: 2025 年 3 月 15 日

響を受けている可能性は大いにあるであろう。

表 1. 2024 年 10 月における尾道市内の天候

日		月		火		水		木		金		土	
		日付		1		2		3		4		5	
		降水量合計 (mm)		0.0		12.5		20.5		21.5		0.0	
		最高気温 (℃)	最低気温 (℃)	28.6	21.3	28.6	18.4	22.6	18.3	23.7	18.1	27.1	20.8
		最大風速 (m/s)		7.8		6.3		5.2		5.0		6.0	
6		7		8		9		10		11		12	
2.0		41.0		6.5		1.5		0.0		0.0		0.0	
28.8	19.9	22.9	19.6	20.4	16.9	25.8	16.6	25.9	16.9	25.2	15.4	26.0	14.7
3.8		3.8		5.9		5.6		5.4		5.5		4.3	
13		14		15		16		17		18		19	
0.0		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0		24.0	
26.7	17.6	28.7	17.7	28.3	19.5	28.5	20.7	28.6	20.8	29.0	20.7	24.3	17.0
5.3		4.7		5.0		3.5		5.1		4.0		6.2	
20		21		22		23		24		25		26	
0.0		0.0		6.0		3.5		0.0		0.0		2.0	
21.3	14.4	25.2	14.9	23.2	18.8	24.5	15.8	23.5	13.7	24.2	16.6	23.0	16.6
6.0		6.8		4.9		7.6		4.1		6.0		2.6	
27		28		29		30		31					
6.5		10.5		11.0		0.5		0.0					
24.7	17.5	20.7	16.7	19.0	15.8	24.1	14.1	20.0	15.0				
5.0		4.3		4.3		4.8		4.2					

表 2. 調査日と同時期に調査実施地域近辺で開催されたイベント

日付	9、10月に行われた主なイベント	場所
4月6日から11月24日	グリーンスローモビリティ運行	尾道市街地
7月20日から9月8日	島ごとぼるの展	土生地区
9月1日から10月15日	尾道地魚エール祭り	全域
9月1日から11月30日	村上海賊の城跡を巡る！デジタルスタンプラリー	全域
9月21日から11月24日	平山郁夫美術館 企画展「三国志と中国」	瀬戸田地区
9月27日から9月29日	しまなみ映画祭 2024	全域
10月6日	けんみん文化祭ひろしま'24 洋舞フェスティバル	尾道市街地
10月6日	第8回絵のまちマルシェ	尾道市街地
10月12日	第19回尾道灯りまつり	尾道市街地
10月12日	おのみち海辺のコンサート	尾道市街地
10月13日	第8回絵のまちマルシェ	尾道市街地
10月19日	I♡ONOMICHI フェスタ	尾道市街地
10月20日	第8回絵のまちマルシェ	尾道市街地
10月20日	第23回高校生おのみち演劇祭	尾道市街地
10月26日から10月27日	グルメサミット in 尾道	尾道市街地
10月27日	サイクリングしまなみ	全域
10月27日	第8回絵のまちマルシェ	尾道市街地

4. 分析手法について

今回は図 1 のようなマップを作成した。この地図は各地点での通行量を色のグラデーションで表現したものである。左は各地点での東向き（北向き）の通行量を表したものであり、

右は各地点での西向き（南向き）の通行量を表したものである。

この色のグラデーションは、各地点、時間帯別の最も通行量の多い地点を濃い赤（もしくは濃い青）、通行量が少なくなるにつれて色が薄くなり、最も通行量の少ない地点を白となるように配色している。例えば、図1の左の地図でいうと、②や④、⑫などの地点は全時間帯の中でも比較的通行量が多く、濃い赤で表現されている。一方で、⑨や⑩などの地点は比較的通行量が少ない地点であり、白で表されている。

ただ注意点として、この通行量を表した色の濃淡はあくまで1日における通行量の相対的な大小で決められており、全地点を通した絶対的な数字で決められてはいない。簡単に言えば、通行量が20で赤色に表示される場合もあれば、通行量が100あっても白色に表示される場合があるということである。あくまで、その日の通行量の大小を他の時間帯と比べたときの相対的な大小を表したものである。

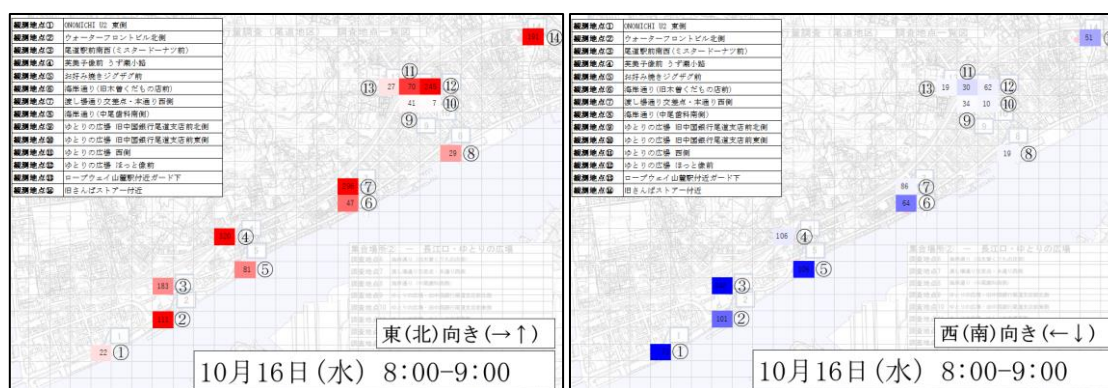


図1. 尾道市内の8:00-9:00の通行量を表した図

5. 尾道市街地の通行量

5-1. 観測地点について

ここからは実際に計測した通行量のデータを見て、様々な考察を進める。5では尾道市街地での通行量、6では土生地区での通行量、7では瀬戸田地区での通行量について触れていく。また、それぞれのセクションで調査実施年の通行量の推移を見て考察を行う部分、本年度の調査における通行量にスポットを当てて考察する部分と分けて、考察を進めている。それぞれ、頂いた通行量のデータを元に地域の実情を踏まえた私見も交えて考察している。

尾道市街地にて行われた通行量調査の観測地点は図2に示した14地点である。以降、図の番号に従って考察を進めていく。例えば、地点①などと表現する場合は、図の観測地点① ONOMICHI U2 東側を指す。

初めに、それぞれの地点ごとに多少の考察を加えていきたい。観測地点①②は尾道市と隣の三原市を結ぶ道路上にあり、近くに尾道商業高校が位置していることから、通勤・通学により行き来している人々が多い道であると推測される。観測地点③は駅前であり、ここも通勤通学で通る人が多いであろう。観測地点がミスタードーナツ前ということで、観光客は

東側に流れるであろうことから、観光客の動態はあまり色濃くは反映されないのではないだろうか。観測地点④の芙美子像前は本通り商店街の始点に位置し、観光客が主に通る道であると推察できる。また、商店街には飲食店が多数位置していることから、お昼時には通行量が増えるのではないだろうか。観測地点⑤は付近に向島と市街地を結ぶフェリーの発着場があり、向島へ向かう人々の動態が反映されるのではないだろうか。観測地点⑥から⑧にかけての通りは飲食店が多数軒を連ねる場所であり、ここも観光客が多く訪れる場所であると推察できる。観測地点⑦、⑨-⑫は本通り商店街を抜けて、観光客が多数集まる場所となっている。観測地点⑬は千光寺のロープウェイ下であり、千光寺へ向かう観光客が通るであろう。⑭は付近に尾道東高校があり、その生徒が登下校で通う道であると思われる。



図 2. 尾道市街地の観測地点

5-2. 経年変化

ここからは尾道市街地での通行量が通行量調査実施年ごとにどのような変化を辿ってきたのかを確かめていく。今回は尾道市の観光について分析を行うため、観光客が多く集まるであろう場所に絞って通行量の計測年ごとの変化を見ていこうと思う。

尾道市街地においては図 2 に示した地点③の通行量を見ていこうと思う。地点③は尾道駅前西側のミスタードーナツ前であり、駅との距離が近い。そのため、観光客の動態を如実に反映していると考えこの地点を選択した。

青が平日の通行量を示しており、赤が休日の通行量を示している。平日の通行量は近年減少傾向にあるが、休日の通行量は増加傾向にある。休日においても 2017 年から 2021 年にかけて少し減少しているが、これは新型コロナウイルスの影響であろう。今年度は大幅な増加に転じている。各種報道であるように、円安の影響を受けたインバウンド需要などの追い風もあり、観光客数が近年増加していることが見て取れる。勢いとしてはコロナ禍以前の水準を上回るほどであり、駅周辺の活性化や多くの観光イベントが集客成功につながる成果を示しているとも考えられる。

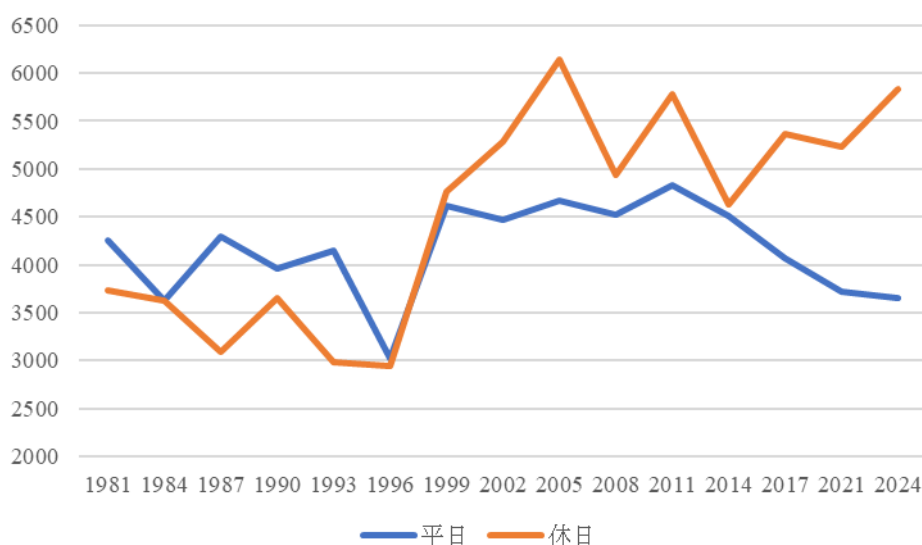


図 3. 尾道市街地 地点③（尾道駅前南西（ミスタードーナツ前））
における年別通行量の推移

5-3. 時間帯別通行量

5-3-1. 平日

8:00-9:00 にかけては、図 4 に示す通り、国道 2 号線沿い、また駅の方角に向けての通行量が多くなっており、通勤通学の人の流れが反映された形であると言える。

9:00-10:00 にかけては、通勤通学の人の流れも収まり、色も全体的に薄くなっているが、東向きの⑬の千光寺ロープウェイ山麓駅付近は少し濃くなっていることが分かる。観光客が動き出す時間がおよそこのくらいの時間なのであろう。

10:00-11:00 も全体的に前の時間帯と同じような色合いを示しているが、東向きの①の通行量が多くなっていることが分かる。レンタサイクルショップが①の東方に位置することから、観光で来たサイクリストがおよそこの時間に自転車を借りに来るのではないだろうかと考えられる。

11:00-12:00 では昼の動態を反映し、少し色が濃くなっている。特に西向きの⑧で通行量が多くなっていることが窺える。海岸通りには観光客の人々が訪れる飲食店も多くある半面、地元の人々が頻繁に訪れる飲食店も多くあることから、やはりこの時間帯になると平日休日問わず多くの人が通行するのであろう。

12:00-13:00 はランチの時間であり、どこも濃い色となっている。しかし、⑭の色は薄いままであり、この近辺の集客力をより高めることができれば、地点⑫や⑬でお昼時に増える通行人を地点⑭まで持っていけるのではないかと考えられる。

13:00-14:00 は、図 5 に示す通り、東向きの⑨⑩⑪や西向きの⑦など商店街周りの通行量が依然として多い。商店街を抜ける方向に通行量が多くなっていることから、昼に商店街で食事を取った人々が周辺に散らばる様子が見て取れる。

14:00-15:00 は、ロープウェイ山麓駅付近⑬の西向きの通行量が多くなっている。およそお昼時を過ぎて千光寺まで向かった観光客が、市街地まで下りてくるのがこのくらいの時間帯なのだろう。

15:00-16:00 は、帰宅時間帯に向けて少しずつ色が濃くなってきているが、中でも西向きの⑭が最も大きい通行量を示している。付近にある尾道東高校の生徒が帰宅する時間帯であることから、通行量が増大しているのではないかと考えられる。

16:00-17:00 は、帰宅時間帯に向けて色が濃くなってきている。

17:00-18:00 は、帰宅時間帯であり、全体的に濃い色を示している。中でも東向きの②③や西向きの④⑤⑥⑦あたりが濃くなっており、これらの地点の間に尾道駅が存在することから、この通行量の増大は尾道駅まで向かう人々の流れであろうと推察できる。

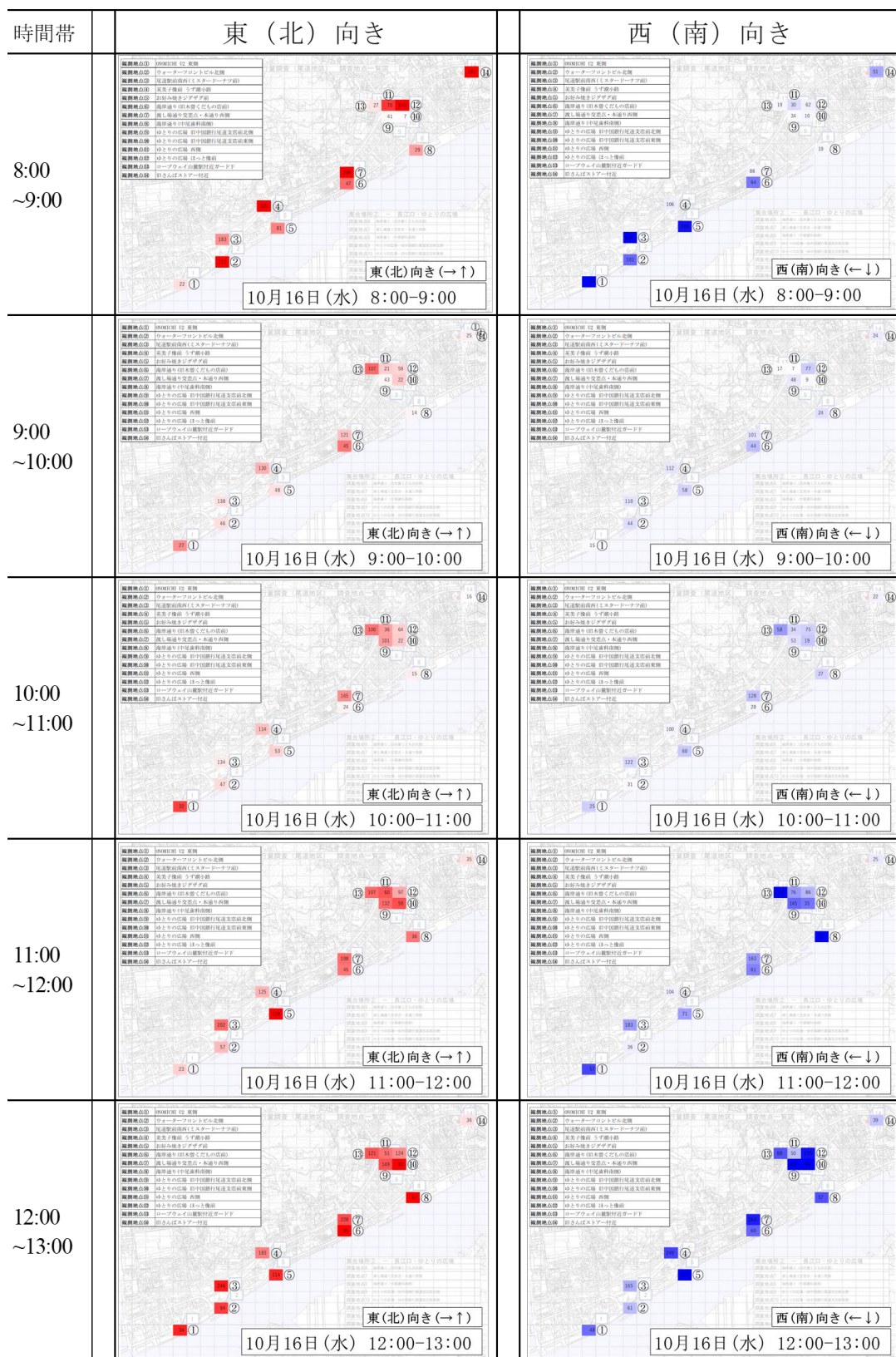


図 4. 尾道市街地における通行量（平日）
（8:00 から 13:00）

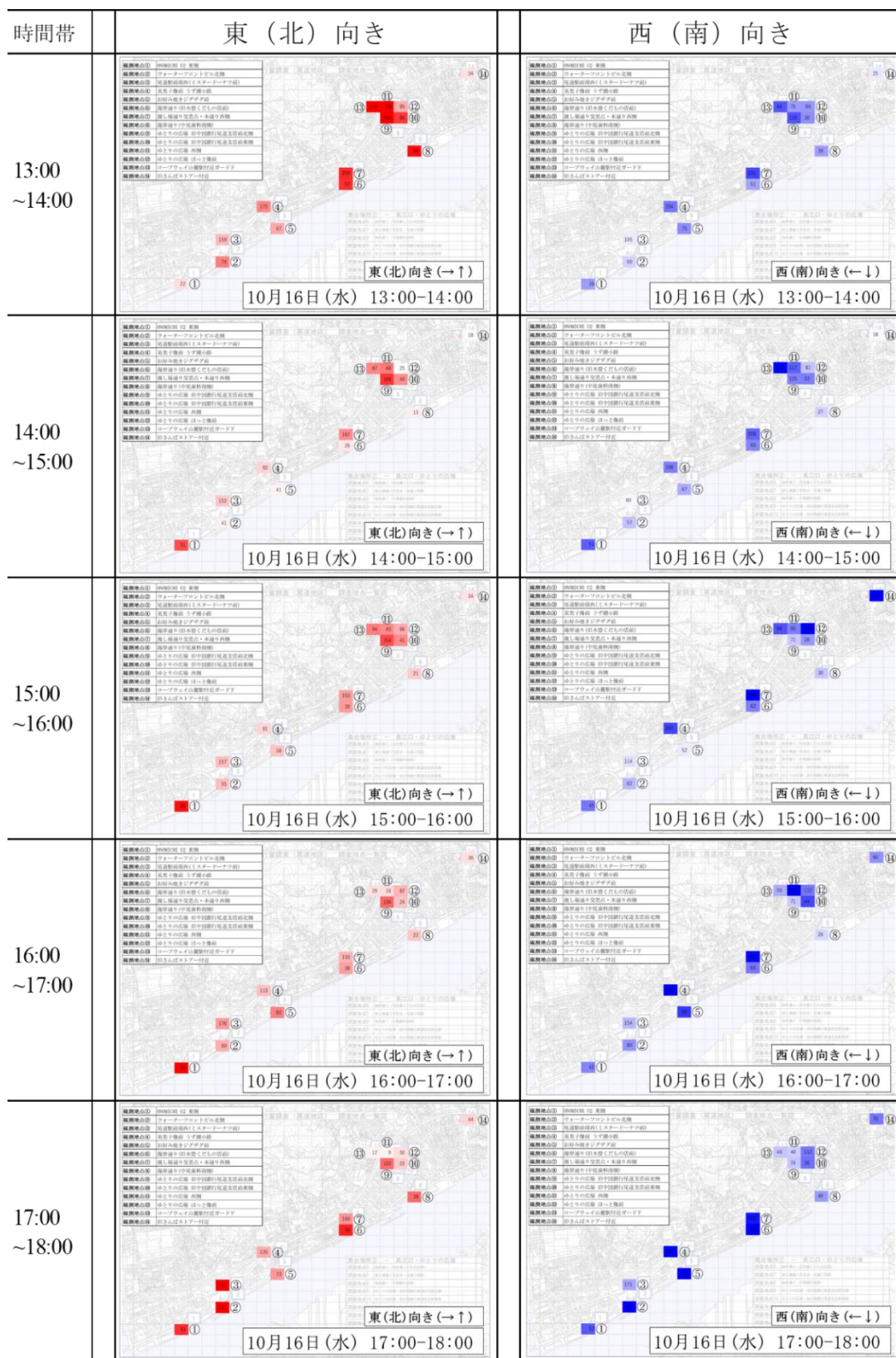


図 5. 尾道市街地における通行量（平日）
（13:00 から 18:00）

5-3-2. 休日

8:00-9:00 は、図 6 に示す通り、平日と比べて明らかに色が薄くなっている。これは休日には、通勤・通学の人の流れがないためであろう。

9:00-10:00 は、少しずつ濃くなっているが、西向きの地点③において色濃くなっている。ここは尾道駅の西側ミスタードーナツ前での計測である。

10:00-11:00 は、東向きの③④⑤あたりの色が濃くなっている。これは、③④⑤の東側は本通り商店街や海岸通りなど飲食店が立ち並ぶエリアに繋がっており、駅を出た観光客がそちら側に足を運んでいるのではないかと思われる。つまり、電車を使って尾道を訪れる観光客が活動を始めるのがおおよそこのくらいの時間であるということが分かる。

11:00-12:00 は、東向きの地図で全体と、西向きの地図のゆとりの広場付近で濃い色を示している。これは、恐らく本通り商店街や千光寺ロープウェイに足を運ぶ人々の流れである。平日の同時時間帯では薄い色であった西向きの地点⑭でも濃い色となっており、お昼時に増えた地点⑫や⑬の観光客が地点⑭に流れた結果であると思われる。

12:00-13:00 は、ランチの時間であるため、全体的に人が多く通っていることが分かる。平日の地図でも同じ傾向にあったが、①②などの西方に位置する地点で通行量があまり上昇していないため、この付近の飲食店により人が集まるようになるとより全体的に活気がつくであろう。

13:00-14:00 は、図 7 に示す通り、まだ全体的に濃い色であるが、⑭や①②などの地図の端の方ではやはり薄くなってきている。どうしても市内中心部からは離れた地点であることから、通行量を保つのは難しいと考えられる。

14:00-15:00 は、ゆとりの広場付近の通行量が衰えることなく依然として多いままである。千光寺などの観光地や本通り商店街もあり、この付近の活気はずっと衰えていない。

15:00-16:00 は、この時間になりようやくゆとりの広場付近の通行量が落ち着いてきたが、地点①②の尾道駅南西部の通行量が依然として多いままである。この地点の付近にはU2やレンタサイクルターミナルといった観光客が足を運ぶことの多い施設が立ち並んでいるために、長時間に渡り通行量が多いままなのであると考えられる。

16:00-17:00 は、前の時間帯同様、地点①②付近の通行量が多い。また、この時間帯付近で尾道商店街の西端である④⑤あたりの通行量が多くなっているので、昼の時間帯に本通り商店街などで時間を過ごしていた人々が帰路に着く時間なのである。

17:00-18:00 は、東向きの地図では全体的に薄い色であり、西向きの地図は駅周辺が濃くなっていることから、人々が帰路についているのであろう。ただ、東向きの地図の中でも地点⑤だけが濃くなっている。地点⑤の東側には市街地と向島を結ぶフェリーの発着場があるため、向島に帰る人々の人数が反映された結果であると思われる。

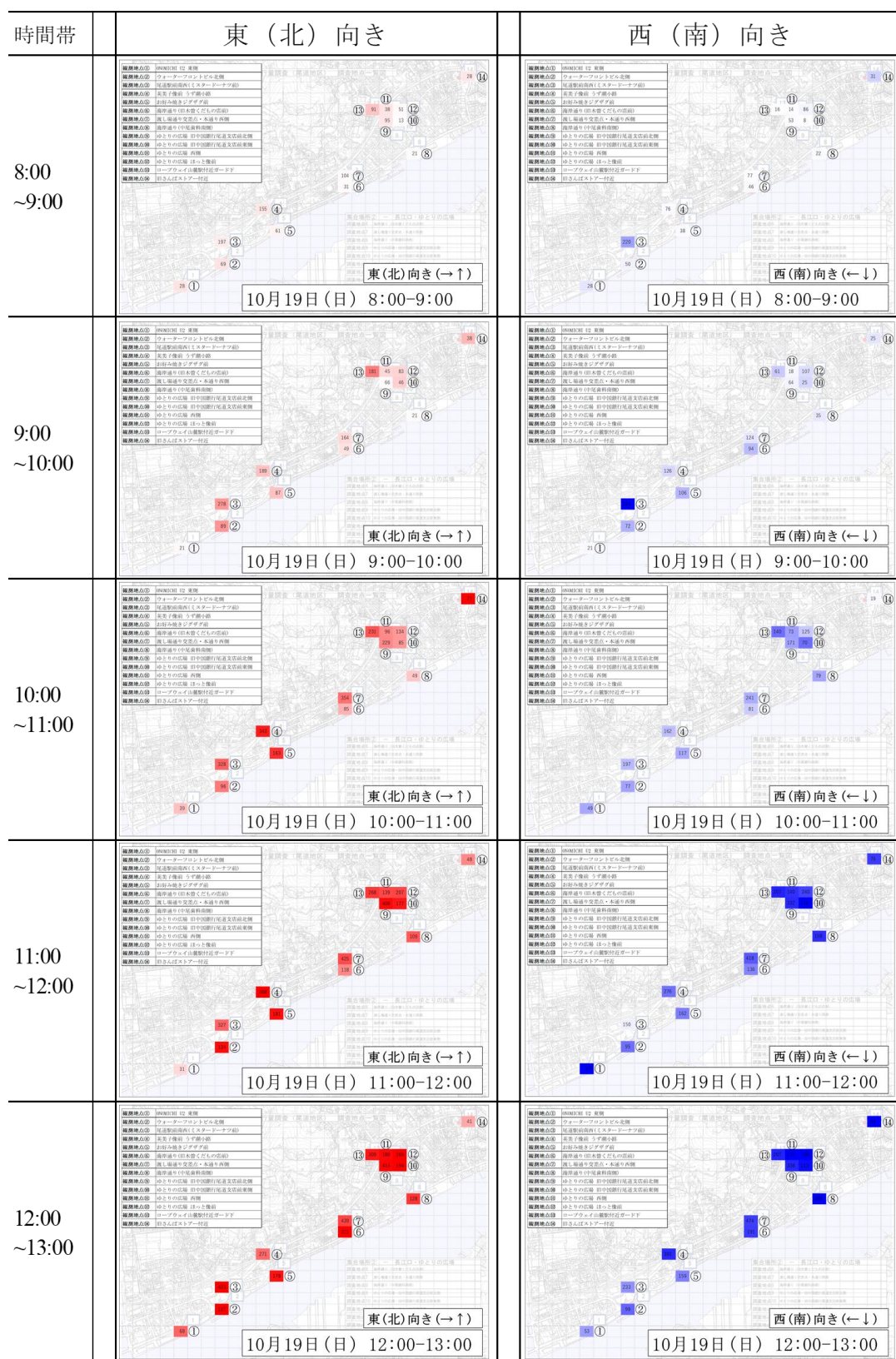


図 6. 尾道市街地における通行量（休日）
（8:00 から 13:00）

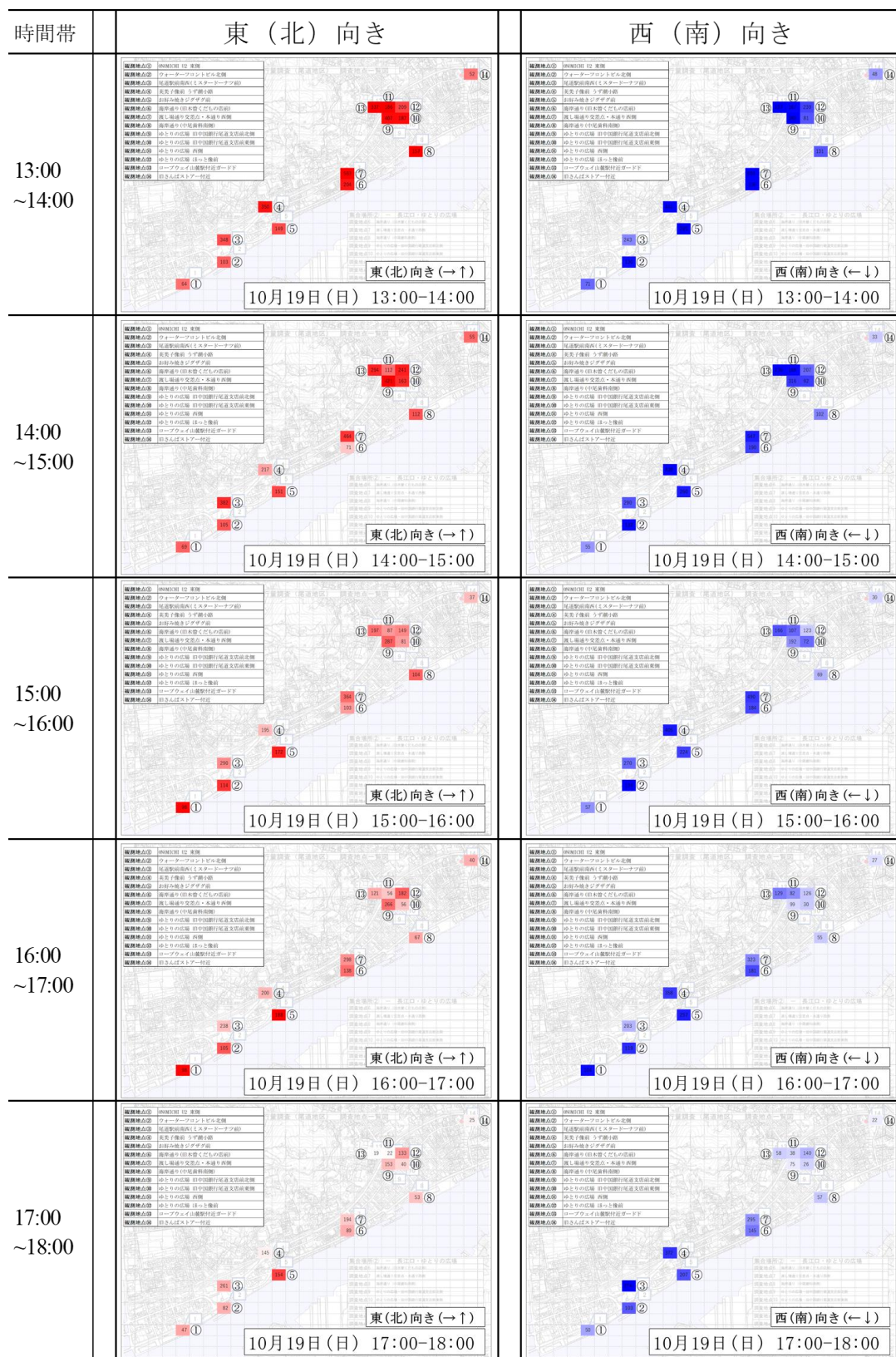


図 7. 尾道市街地における通行量（休日）
（13:00 から 18:00）

6. 土生地区の通行量

6-1. 観測地点について

土生地区においては図8に示した9地点での計測となっている。

初めに、それぞれの地点ごとに多少の考察を加えていきたい。観測地点①の旧香川花輪店前であるが、ここはちょうど3つの宿泊施設に囲まれた場所に位置しており、それら宿泊施設を利用する人の動向が反映されるであろう。また、他の地点より若干道幅も広いことからここを通る人も多くなることが予想される。観測地点②③④⑤の因島郵便局付近は県道366号線と土生商店街を結ぶ位置にあるため、商店街に向かう人々が多く通る道となるのではないだろうか。海沿いにレンタサイクルターミナルがあるため、そこを利用する人もここを通るかもしれない。また、観測地点⑥⑦と同じ道路上にあることから、この観測地点とある程度似通った通行量の推移となるのではないか。次に観測地点⑥⑦の興文館書店前、びんごや呉服店前であるが、ここはやはり商店街の入り口であり、商店街を行き交う人々の動態が如実に反映されるであろう。観測地点⑧⑨のマリー前、今治文具店前は東方に神社仏閣が位置しており、そこに足を運ぶ人々が通る道だと推察できる。

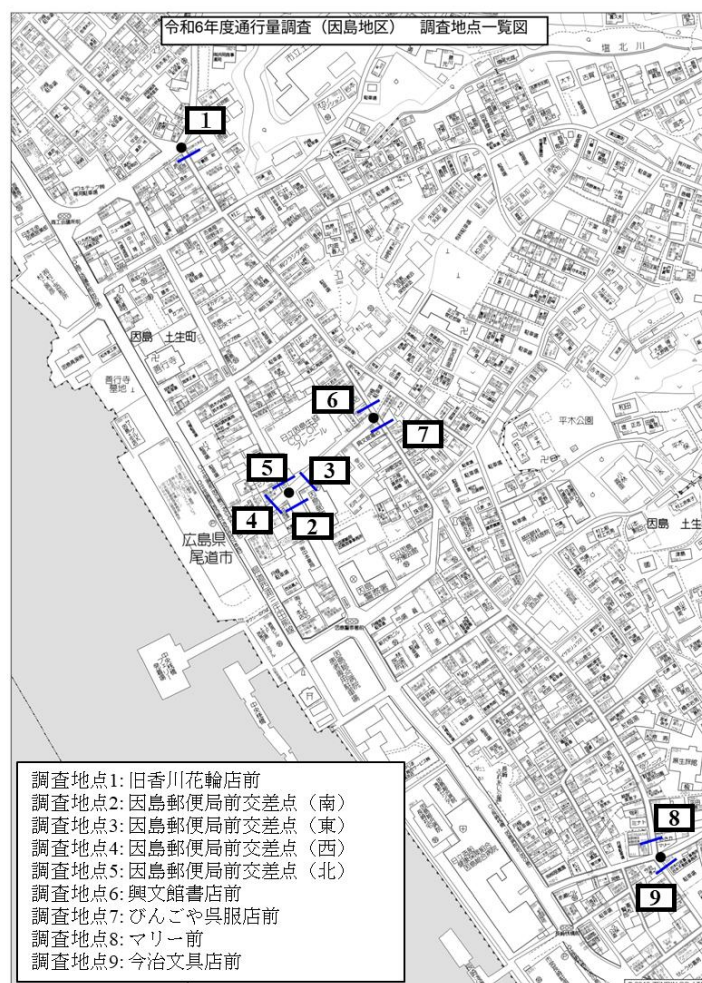


図8. 土生地区の観測地点

6-2. 経年変化

ここからは土生地区における通行量の推移を見ていきたいと思う。代表値として地点⑤の因島郵便局前交差点（北）の通行量を選んだ。理由としては、この地点が他の観測地点と比べて通行量が多いことから、通行量の変化が観測しやすいと考えたからである。

土生地区においては通行量の減少が如実である。土生地区において計測が始まった 2008 年に 2662 人あった平日の通行量も 2024 年には 737 人にまで減少している。尾道市街地と比べて、休日の通行量の方が平日の通行量と比べて常に小さい数字を示しており、土生地区の通行が観光客から地域住民の通行に移行している可能性が窺い知れる。特に休日に関しては、コロナ禍以前の水準よりも下回っている。前の考察で確認したものでは、尾道市街地の通行量はコロナ禍の水準を上回りつつある状況なので、尾道まで観光に来た人を因島まで呼び込む方策や因島独自の施策を工夫することで、観光客の集客につながる通行量の増加のポテンシャルは十分にあるとも考えられる。

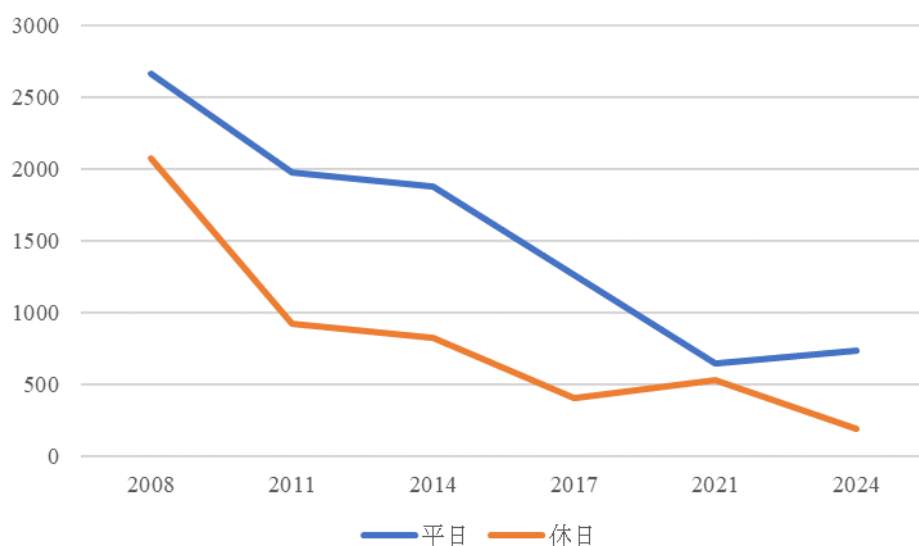


図 9. 土生地区地点⑤（因島郵便局前交差点（北））における年別通行量の推移

6-3. 時間帯別通行量

6-3-1. 平日

8:00-9:00 は、図 10 に示す通り、東（北）向きの地図よりも西（南）向きの地図で濃い色を示している。通勤・通学で南側に移動する人々が多いようである。

9:00-10:00 は、全体的に色が濃くなったが、特に地点②因島郵便局前交差点南の北向きの通行量が大幅に増加している。因島郵便局南を通り、因島郵便局前の十字路に入り、そこから人々は直進、左折、右折と別れていくのであろう。左方には因島観光協会の施設やレンタサイクルショップなどの観光に関する施設が、直進するとスーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの商業施設があり、右方には因島の商店街である土生商店街がある。こうした施設に足を運ぶ人が通っているのであろう。

10:00-11:00 は、前の時間帯と比べて、地点③因島郵便局前交差点東の東向きの色が非常に濃くなっている。この先には先ほど述べた通り、商店街があるためそこへ買い物に行く人がこの時間にそうした地点を通っていると考えられる。

11:00-12:00 は、地点⑤因島郵便局前交差点北の南向きの通行量と因島郵便局交差点南の北向きの通行量が依然として多いままである。この2地点を通って、左右に分かれる人々が多いのであろう。左方の海沿いには土生港旅客ターミナルも存在することから、こうした場所に足を運ぶ人が多いことが理由だと考えられる。

12:00-13:00 は、この時間帯では地点⑧⑨の通行量が増加していることが見て取れる。南側から、北側の商業施設へ向かう人々がこの時間帯は多いのであろうと考えられる。

13:00-14:00 は、図 11 に示す通り、全体的に色は薄くなっているが、④因島郵便局前交差点北の南向きの通行量が多くなっていることが分かる。北側にはスーパーやコンビニエンスストアがあることから、そうした場所で買い物を済ませた人がこの道を通り、自身の職場や自宅へ帰る時間帯であろうと考えられる。

14:00-15:00 この時間帯となると全体的に通行量は減少し、あまり多くはない。

15:00-16:00 は、この時間帯以降、①旧香川花輪店前の南向きの通行量が非常に多くなっている。南方に位置する商業施設に買い物へ向かう人々が通っていると考えられる。

16:00-17:00 は、およそ前の時間帯と同じである。

17:00-18:00 は、東（北）向きの地図が真っ赤である。帰宅する人々が多く、通行量が増えているのであろう。朝は西（南）向きの地図の色が全体的に濃くなっていたため、因島のこの近辺に住む人々はおよそ南側に職場や学校があり、そちらに向かっていたのであろう。そう考えると夕方に東（北）向きの地図で色が濃くなっていることとも合致する。

[illegible]

図 10. 土生地区における通行量（平日）
（8:00 から 13:00）

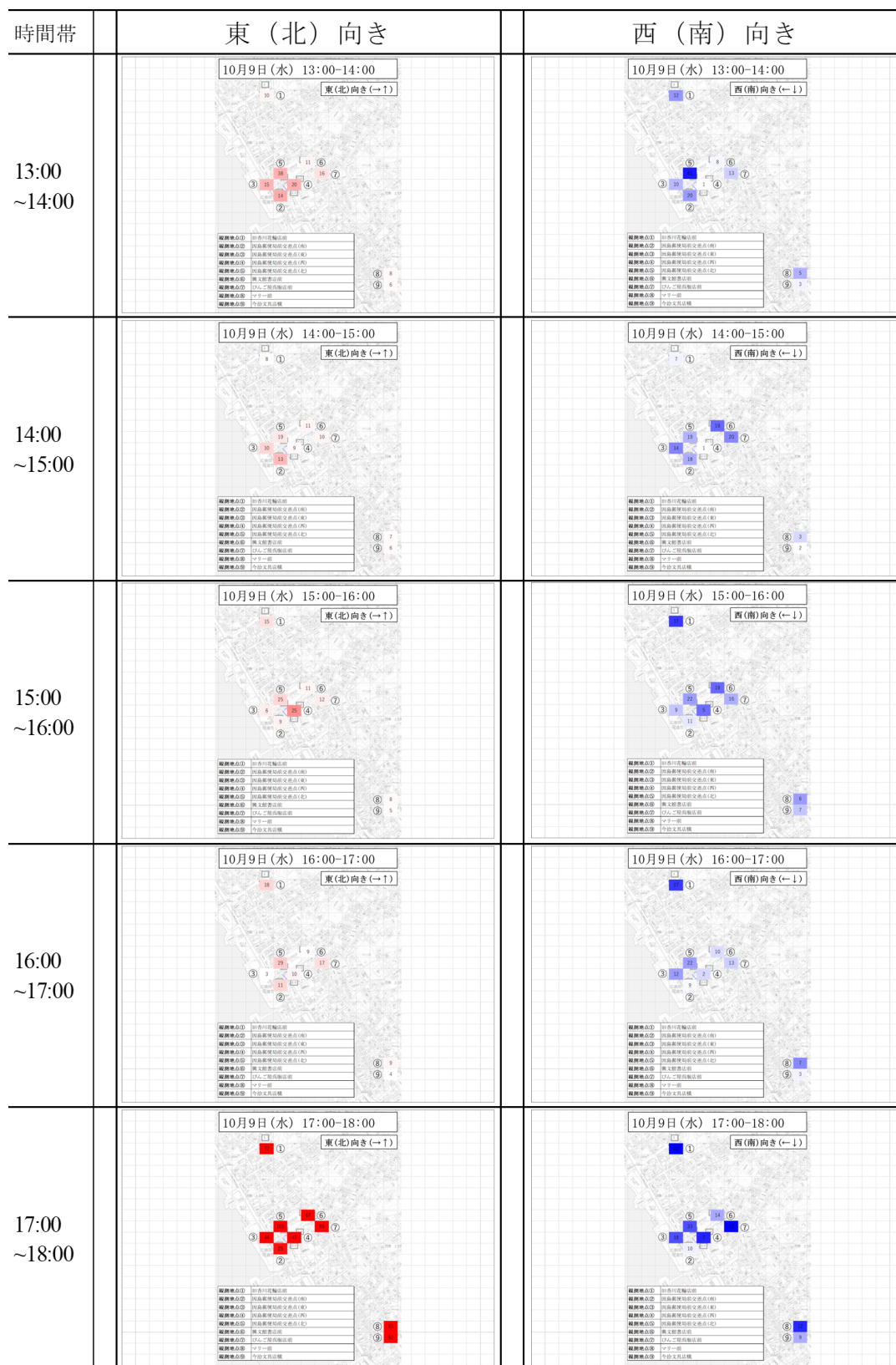


図 11. 土生地区における通行量（平日）
（13:00 から 18:00）

6-3-2. 休日

8:00-9:00 は、図 12 に示す通り、休日であるため、この時間帯の通行量は少ない。

9:00-10:00 は、東（北）向きの地図で全体的に色が濃くなっている。平日の地図では、東（北）向きの地図より先に西（南）向きの地図の方で色が濃くなっていたため、やはり平日と休日の通行量の動きには違いがあることが見て取れる。

10:00-11:00 は、商店街の通りの通行量が多くなっている。この通りは後の夕方の時間帯にも通行量が増えるが、人々が買い物で商店街を訪れる時間帯がおよそこうした時間帯なのではないかと思われる。

11:00-12:00 は、地点②③④⑤の通行量が多い。地点②⑤で南向きの通行量が多くなっており、この時間帯は南の方に向かう人が多いことが分かる。また、地点④を東向きに通行する人も多いので、商店街へ足を運んでいる人も多くいるのではないだろうか。

12:00-13:00 は、地点⑤の北向きの通行量が多い。ランチの時間であるため、食事に行っている人が多いのであろう。北の方に飲食店が多く位置しているのであろう。

13:00-14:00 は、図 13 に示す通り、昼の時間帯を過ぎ、全体的に薄くなっているがまだ南向きの通行量の図は色を保っている印象である。食事を取った人が家に帰る流れなのであろう。

14:00-15:00 は、この時間帯に人が増えるのは少し意外な結果である。観測地点⑥⑦の商店街付近で特に増えているため、この付近に用事がある人々が通っていると考える。

15:00-16:00 は、また通行量は落ち着く時間帯である。

16:00-17:00 は、ここからの 2 時間は商店街がある通りの通行量が特に多くなる。休日であることから、職場や学校から帰宅する人々の流れとも考えられない。恐らくはこの時間帯に買い物を行う人が多く、そうした人々の流れなのではないであろうか。もしくは夕方の散歩でよく選ばれる道なのかもしれない。

17:00-18:00 は、先ほども言った通り、商店街がある通りの通行量が多くなっている。また、それに加えて地点⑤の通行量も多い。この地点⑤の付近には飲食店が集中しており、そうした店を利用する人が多いのではないだろうかと考えられる。

[illegible]

図 12. 土生地区における通行量（休日）
（8:00 から 13:00）

[illegible]

図 13. 土生地区における通行量（休日）
（13:00 から 18:00）

7. 瀬戸田地区の通行量

7-1. 観測地点について

瀬戸田地区においては、図 14 に示した 4 地点にて通行量の計測を行っている。

初めに観測地点の特徴を整理しておきたい。地点①の恵比寿神社前交差点であるが、この観測地点は海に近いということもあり、付近に宿泊施設が集中している。また、飲食店も数多くあり、この地点の通行量はそれら商業施設の影響を受けているであろう。また、少し北に生口島と隣の島の高根島とを結ぶ橋が架かっており、近くには三原市に渡ることができるフェリーの発着場もある。そうしたことから、この地点は瀬戸田地区から他の地域へ移動する人が多く通行する地点と考えられる。

次に、地点②の瀬戸田交番前交差点西であるが有名な観光スポットである平山郁夫美術館や耕三寺博物館が東側に位置しており、そこの影響は大いに受けているであろう。また、北側には神社仏閣が建立しており、そちらに足を運ぶ観光客もこの道を通るものと思われる。また、南方には大理石で作られた美しい彫刻が見られる未来心の丘もあり、そうした観光スポットを訪れる観光客が集中して通行する地点であると考えられる。

地点③の瀬戸田交番前交差点東では、前述した観光スポットの影響を地点②と同じく受けるであろうと思われる。また、地点②と比べて平山郁夫美術館・耕三寺博物館に近い場所に位置していることから、これら観光地の客流入が色濃く数字に表れると考えられる。

最後に地点④であるが、前述した観光スポットの影響を他地点同様に受けているであろう。また、東側には平山郁夫美術館や耕三寺を訪れる観光客のために設置されている駐車場があり、そちらに向かう人の概況が反映されることが考えられる。

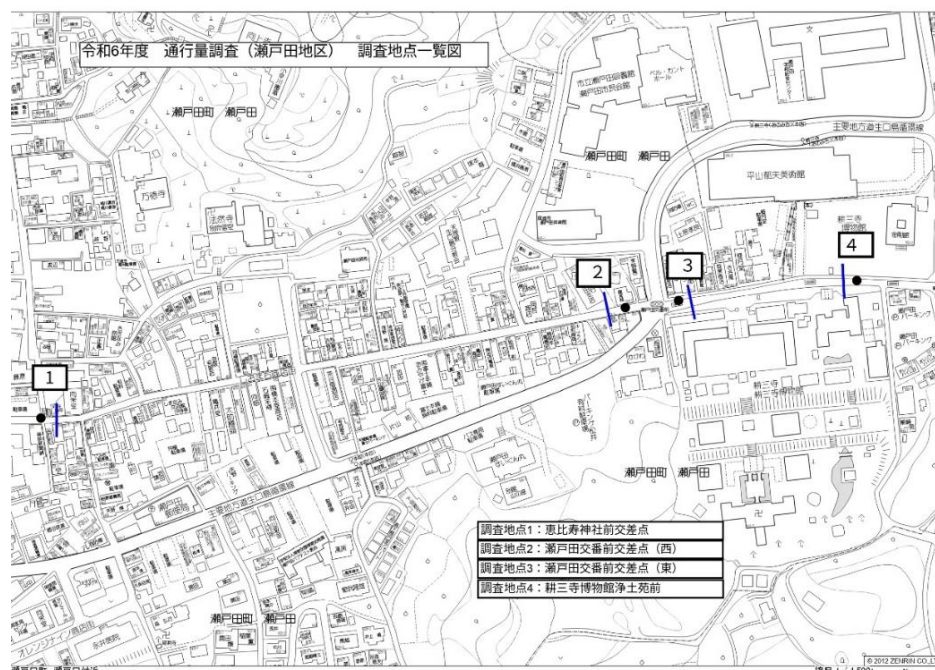


図 14. 瀬戸田地区の観測地点

7-2. 経年変化

ここからは図 15 に示す瀬戸田地区における通行量の推移を見ることとする。代表値として地点④の通行量を選んだ。理由としては、この地点は瀬戸田地区を代表する観光地である耕三寺博物館の前に位置しており、瀬戸田地区を訪れる観光客の概況を反映する結果になると思われるからである。コロナ禍を過ぎた現在、インバウンド需要なども追い風となり、コロナ以前の水準を上回る勢いで通行量が増大している。瀬戸田の海に面した開放的な雰囲気、昨今のニーズと合致したのであろうか、海沿いには宿泊施設が多々建設されており、前回の調査が行われた 2021 年から、新たに 4 件程度増加している。手軽に滞在できるリゾート地としての地位を確立しつつあるのかもしれない。今後は、地域特性を活かした施策や取り組みについて、各地で参考にできる部分について新たに捉えていくことで瀬戸田近辺の多地域への波及に繋げたい。

瀬戸田地区は尾道市街地と同じように、休日の通行量の方が平日の通行量を上回っている。特に、近年の通行量の増加は著しい。2014 年には 766 人であった休日の通行量も、今年度は 1747 人と 2 倍以上の数字をたたき出している。これはやはり、耕三寺博物館、平山郁夫美術館をはじめとする観光資源を活かし、観光地としてのプロモーションを進めている結果であろうと思われる。また、未来心の丘のように若い世代から好まれる観光地を有していることも大きいであろう。

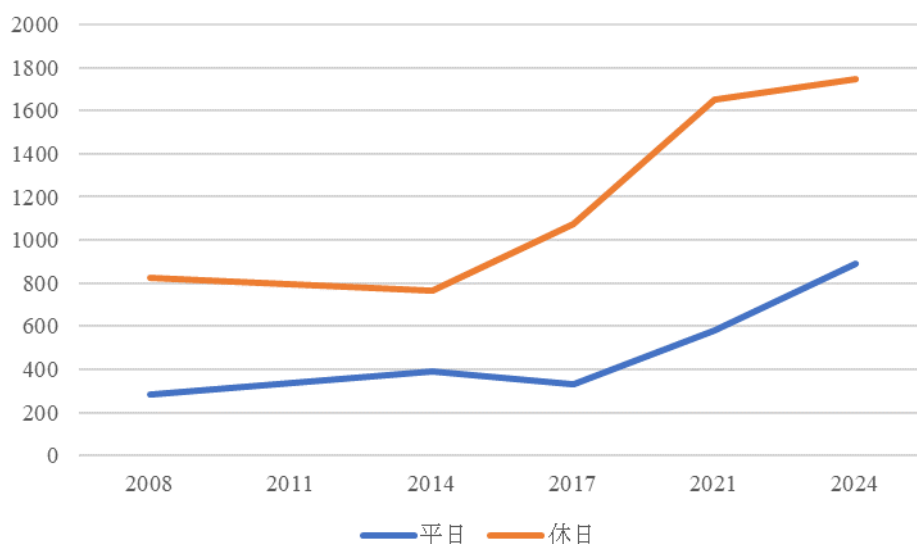


図 15. 瀬戸田地区地点④（耕三寺博物館浄土苑前）における年別通行量の推移

7-3. 時間帯別通行量

7-3-1. 平日

8:00-9:00 は、図 16 に示す通り、経年変化のところでお見せしたように、瀬戸田地区は平日の通行量より休日の通行量の方が遥かに多い。この地域は居住地としての役割よりも観光地として果たしている役割の方が大きいようである。そのためか、平日のこの時間帯でもあまり通行量は多くない。通勤・通学でここらを通る人もあまり多くはないようである。

9:00-10:00 は、地点③の瀬戸田交番前東の通行量が東西方向どちらも少し増加しているように見える。

10:00-11:00 は、地点④の耕三寺博物館前の西向きの通行量が非常に多い。この時間帯に観光客が耕三寺博物館などの周辺の観光施設に足を運ぶことが多いのであろう。

11:00-12:00 は、前の時間帯よりも色が全体的に濃くなった印象である。

12:00-13:00 は、全体的に濃い色を示しているが、耕三寺博物館前の西向きの通行量が少し減少しているのが見て取れる。このあたりは飲食店が立ち並ぶエリアというよりは、観光施設が集うエリアであるので、お昼時は通行量が多少減少するのであろう。

13:00-14:00 は、図 17 に示す通り、瀬戸田交番前東の通行量が東西方向共に多いままである。平日においては、こちら側の道路が非常に大きな役目を果たしているのであろう。

14:00-15:00 は、依然として、多い通行量を示しているが、耕三寺博物館前の通行量が他の地点よりは薄いように感じる。

15:00-16:00 は、また、全体的に通行量が増加したように見える。

16:00-17:00 は、全体的に通行量は減少したように見える。また、交番前西向き方向と耕三寺博物館前東向き方向で濃くなっていることが見て取れる。耕三寺博物館などの観光施設から帰った人々の動態が反映されているのであろう。

17:00-18:00 は、通行量は多くないようである。

瀬戸田地区においては、観光地らしく休日と平日のマップに大きな差が見られなかった。後ほど、休日の地図も掲載するが、恐らく観光地はこうした傾向にあるのではないかと思う。

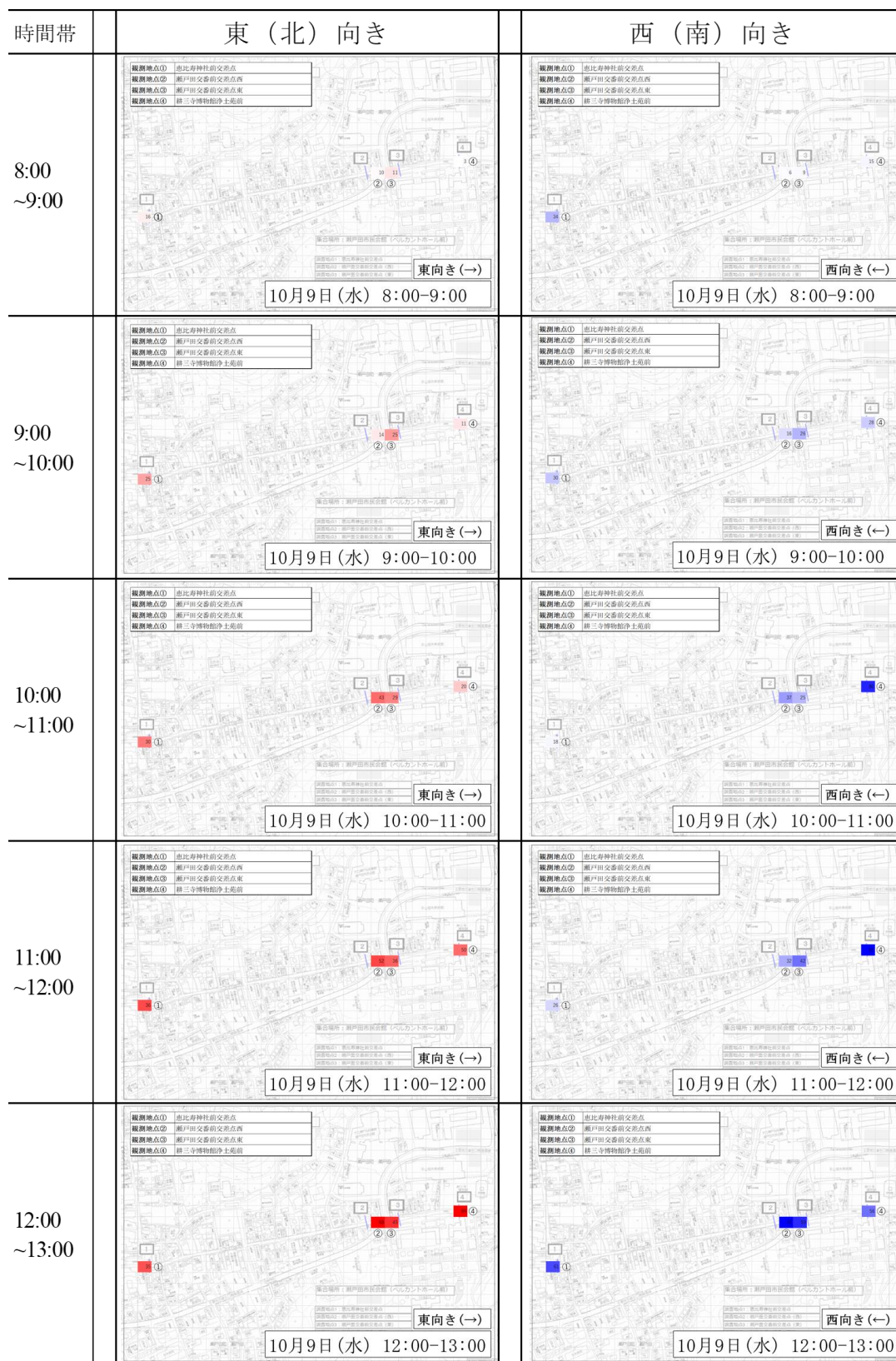


図 16. 瀬戸田地区における通行量（平日）
（8:00 から 13:00）

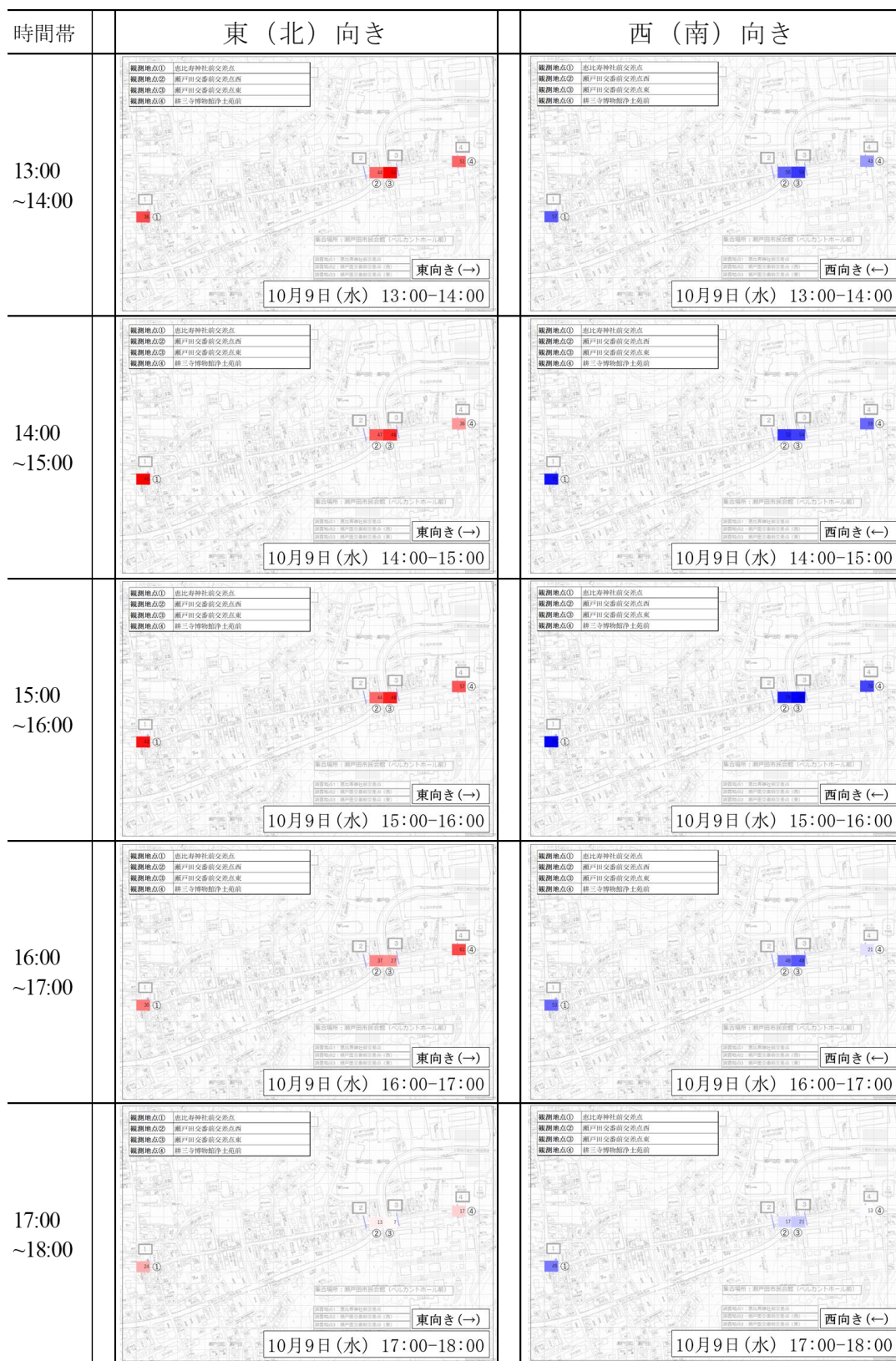


図 17. 瀬戸田地区における通行量（平日）
（13:00 から 18:00）

7-3-2. 休日

8:00-9:00 は、図 18 に示す通り、休日ということで通行量はほとんどないと言える。

9:00-10:00 は、瀬戸田交番前の東向きの通行量、耕三寺博物館前の西向きの通行量が多くなっている。この間にあるものと言えば、耕三寺博物館や平山郁夫美術館などの観光名所であり、そうした施設に足を運ぶ観光客が出てくる時間帯であると考えられる。

10:00-11:00 は、耕三寺博物館前の西向きの通行量が濃い青で示されている。対して①の恵比寿神社前交差点や②③の瀬戸田交番前の通行量は東向きも西向きもそれほど多くはなっていないため、この時間帯に耕三寺博物館や平山郁夫美術館に向かう人々は東の方向からやってくることが多いのであろう。

11:00-12:00 は、東向きの通行量が全体的に増してきた。ここまでで東向きの通行量はどの地点でも同じ程度の色味となっているため、おおよそ同じ人が 4 地点を通過していると見なせるであろう。

12:00-13:00 は、各地点で最高の通行者数を記録している。やはり他の地域同様、お昼時には通行者数が大きく増加するようである。

13:00-14:00 は、図 19 に示す通り、まだ各地点で濃い色を示しているが、前の時間帯と比べると少し薄まっているようである。ただ、依然として耕三寺博物館前の西向きの通行量が多いままで、こちら側からそれらの観光スポットにアクセスする人がやはりどの時間帯を見ても多いように見える。西側の海岸沿いに宿泊施設が立ち並んでおり、西側からのアクセスの方が多いのではないかと考えていたため、様々な考察の余地がある。

15:00-16:00 は、恵比寿神社前交差点の東向きの通行量が落ち着いてきたように見える。耕三寺博物館前の通行量は東西方向共に多いままで、そうした観光スポットに足を運ぶ人は行きも帰りもこちら側の道を使うことが多いようである。

16:00-17:00 は、全体的に薄らいできたが、耕三寺博物館前の東向きの通行量がまだ濃い色味を示している。これはそうした施設で過ごしていた観光客が帰路につく時間帯であろうと考えられる。

17:00-18:00 は、この時間帯となると、通行量はほとんどなくなっている。他の地域ではこの時間帯の通行量は増大するという結果となっていたため、これは瀬戸田地区の特色であろう。この付近に観光名所が多々あることから、観光地というイメージが強く、日が暮れてから訪れる人は少ないのであろう。そこで、1 つ提案したいのが夜市の開催である。尾道商店街で実施している土曜夜店のようなイベントをしまち商店街付近で実施するというのが施策の一つとして考えられる。そのようにしたら、日中の通行量をこの時間帯まで維持できる可能性はある。

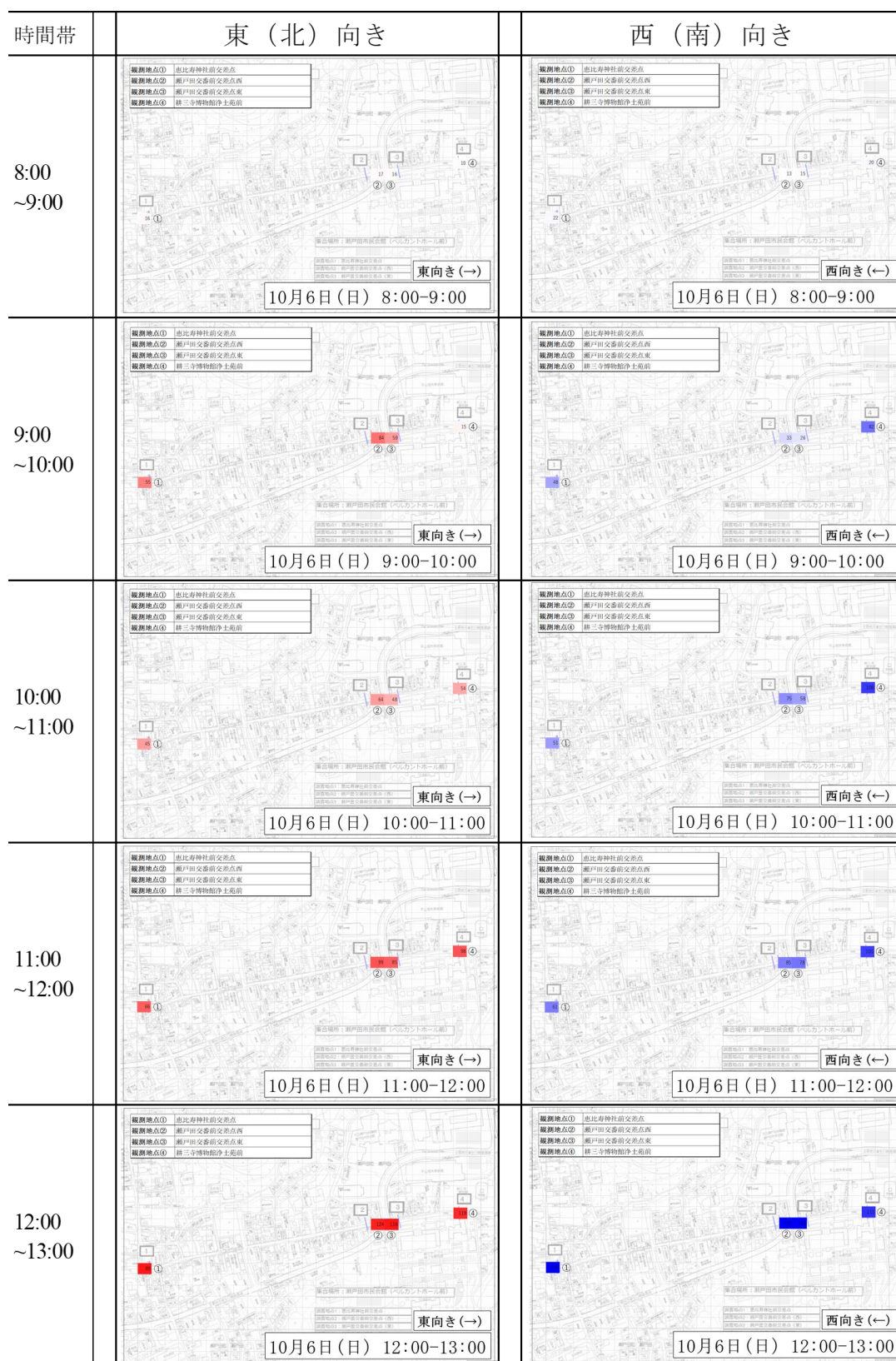


図 18. 瀬戸田地区における通行量（休日）
（8:00 から 13:00）

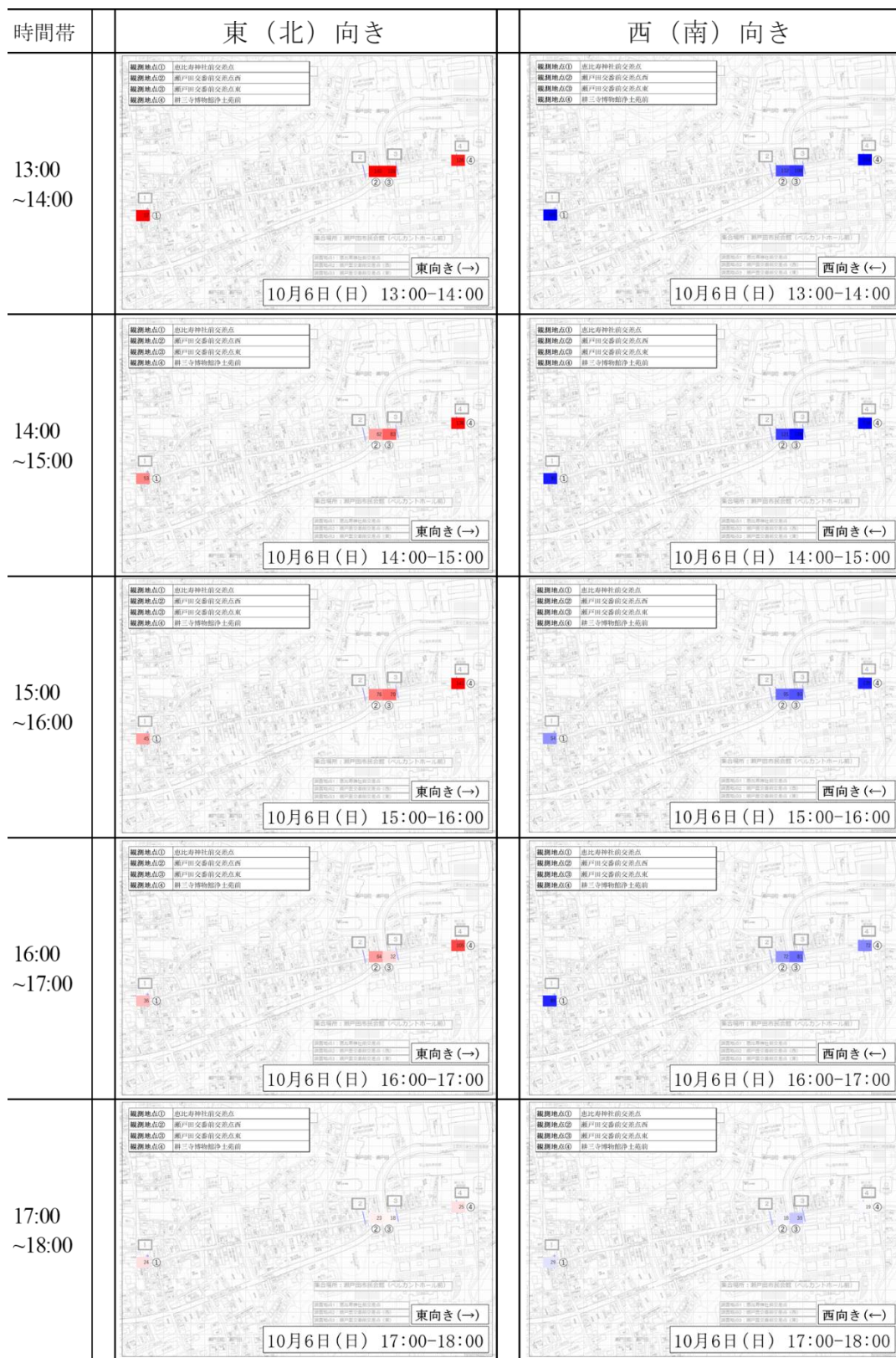


図 19. 瀬戸田地区における通行量（休日）
（13:00 から 18:00）

8. おわりに

今回はある特定の観測地点の通行量を代表値としてその地域の観光の隆盛について分析した他、通行量の多少が色の濃淡で視認できる図を掲載するなどした。尾道市街地では、1990年代後半までは平日の通行量が休日の通行量を上回っており、居住地としての特性を示していたが、昨今は休日の通行量が平日の通行量を上回っており、観光地としての評価を高めていることが伺える。瀬戸田地区も同じように、休日の通行量の方が多く、観光地として評価されているという結果になった。また、瀬戸田地区に関しては昨今の通行量の増加が著しく、未来心の丘を始めとした観光資源が通行量の増加をもたらしていると言えるだろう。一方、土生地区においては常に平日の通行量が休日の通行量を上回っており、観光地というよりは居住地としての役割を果たしていることが分かった。しかし、年々通行量は減少する一方であり、今年度の減少幅が非常に大きかったことから、これからはより観光地としてプロモーションを行っていく必要があるだろう。

また、前述の図にて時間帯ごとに通行量が大きく変化することが示せた。地点によっては、平日の午前中に通行量が増大し、地点によっては休日の昼に通行量が増大している。これは、ある道路は通勤・通学で使われる道であったり、ある道路は昼の食事に向かう道であったりと、地点ごとに決まった特質があることを示している。

尾道市には寺社仏閣など歴史ある観光名所が多々存在し、また、海と山に面していることから風光明媚な景色も随所に見られ、世界的にも非常に魅力のある観光地の一つである。実際、尾道市街地、瀬戸田地区に関して通行量が前回調査時よりも増加していたのは、外国人観光客が増加した影響も大きいのではないかと考える。この流れを近隣地域にも波及させ、尾道市全体でインバウンド需要を拾い上げることができれば、より観光客は増加するのではないかと考える。特に通行量の減少が見られた土生地区において、外国人観光客のニーズに合致するようなプロモーションを行えば、通行量の減少にも歯止めがかかるはずである。本考察がそうした市の施策に何らかの形で貢献し、市全体が今以上に活気づく結果となれば幸いである。