

### 2.1 本市の現状

#### 人口・世帯数

【人口・世帯数】

少子高齢化・世帯人員の減少が進行しています

本市の人口は減少傾向にあり、令和2年（2020年）では131,170人と平成2年（1990年）に比べて35,760人減少しています。一方で、老年人口比率は平成2年（1990年）から上昇し続けており、令和2年（2020年）では36%となっています。

また、世帯数は概ね横ばいの傾向であるものの、1世帯当たり人員は減少しており、平成2年（1990年）には3.0人だった1世帯当たり人員は令和2年（2020年）には約2.2人と減少しています。

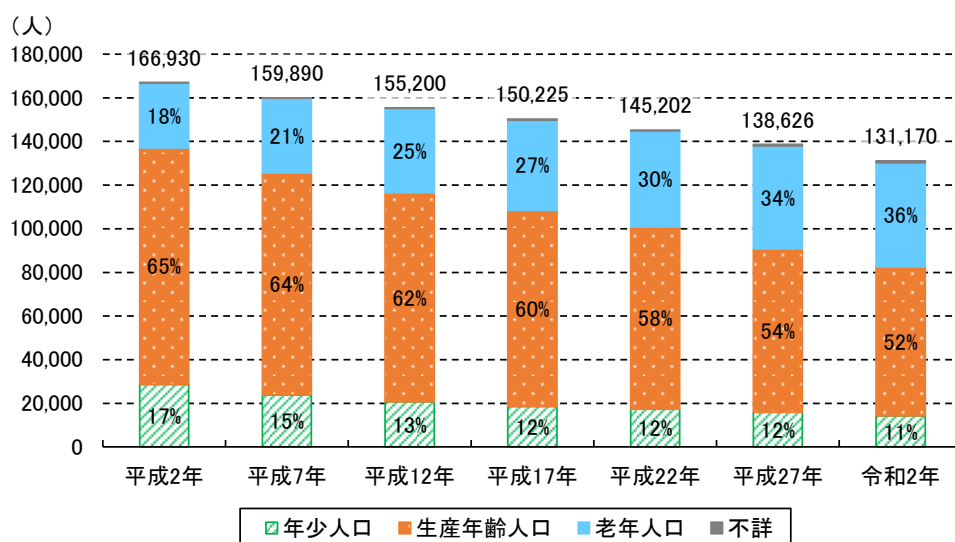


図 年齢3区分人口の推移

資料：国勢調査

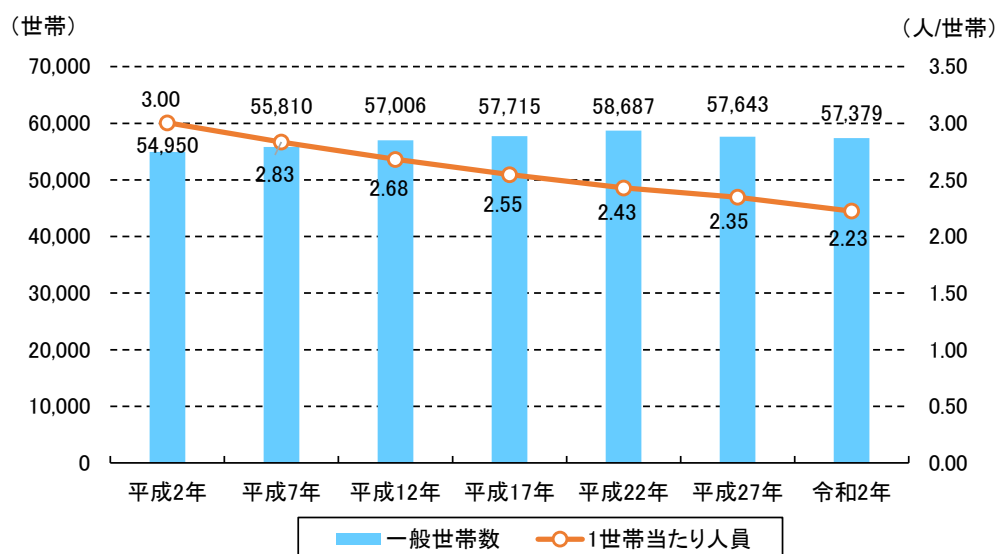


図 一般世帯数の推移

資料：国勢調査

## 【就業人口】

### 第2次産業の割合が高い「ものづくり都市」といえます

本市の第2次産業の就業者比率は、全国平均、広島県平均よりも高くなっています。また、第2次産業就業者割合の推移をみると、広島県では減少しているものの、本市の割合は概ね横ばい傾向であり、「ものづくり産業」を基幹とした「ものづくり都市」となっています。

産業別就業者割合の推移をみると、第1次産業就業者の割合が低下する一方で、第3次産業就業者の割合が上昇しています。

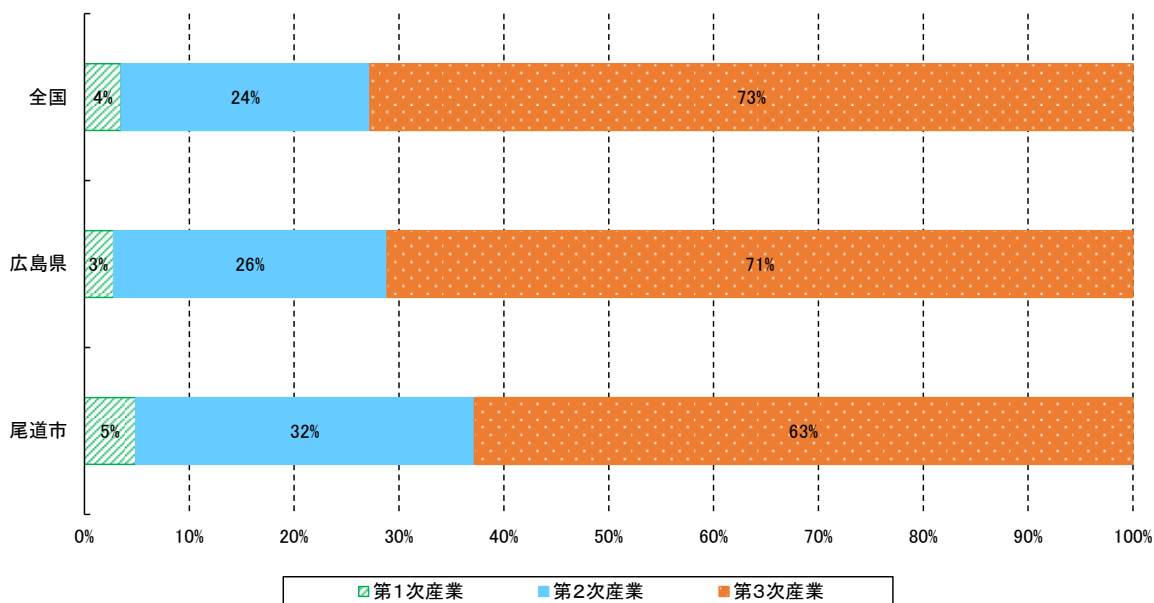


図 産業別就業者割合の比較

資料：令和2年（2020年）国勢調査

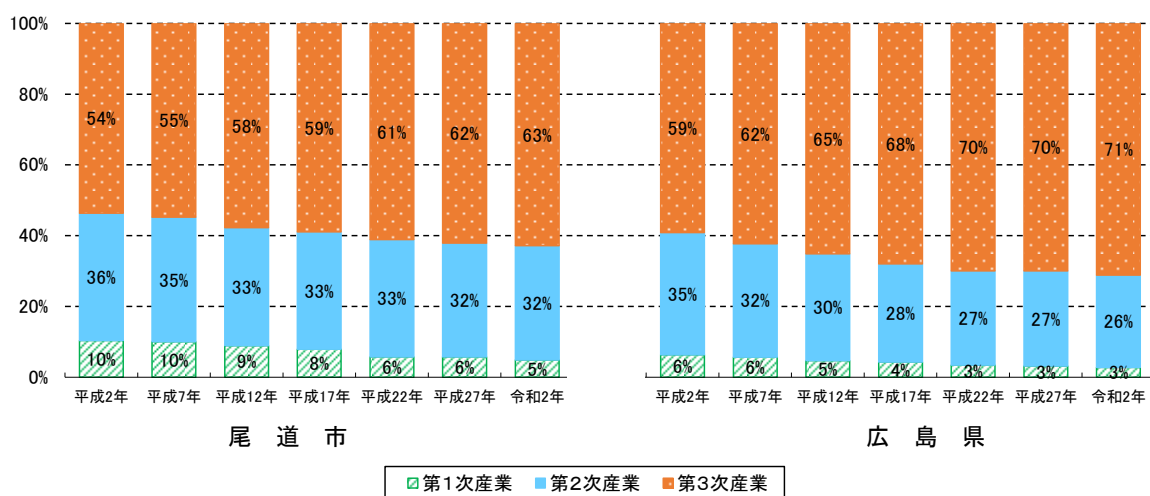


図 産業別就業者割合の推移

資料：国勢調査

## 【通勤・通学流動】

市内での通勤・通学の割合が大きくなっています

### 通勤流動

本市に居住する15歳以上の就業者のうち、79%が市内に通勤しており、市外への通勤割合は21%となっています。市外の主な通勤地は、福山市が最も多く6,899人で、次いで三原市、府中市と続いています。

一方、15歳以上の就業者のうち本市に居住する者は76%を占めており、市外からの通勤者は全体の24%となっています。本市への通勤者は、福山市からが7,881人と最も多く、次いで三原市、府中市と続いています。

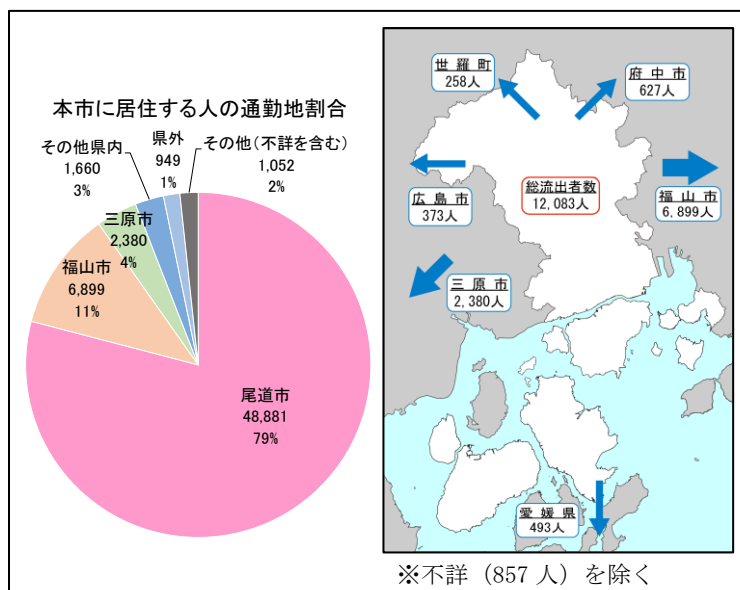


図 本市に居住する就業者の従業地割合

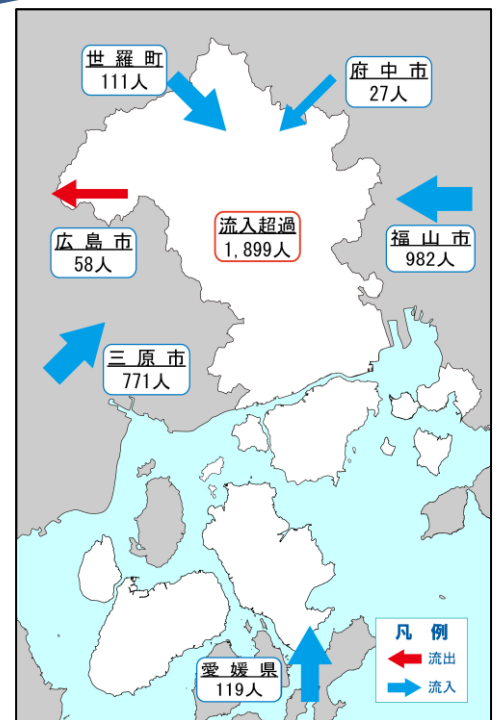


図 就業者の流入・流出口

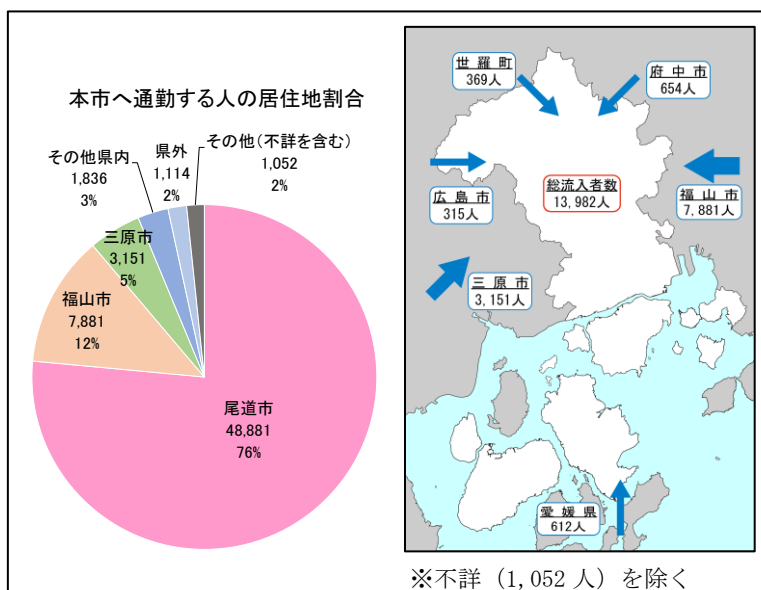


図 本市で従業する就業者の居住地割合

資料：令和2年（2020年）国勢調査  
 ※図中の流入・流出は、主な市町との流動のみを表示

## 通学流動

本市に居住する15歳以上の通学者のうち、64%が市内へ通学しており、市外への通学割合は36%となっています。市外の主な通学地は、福山市が最も多く747人で、次いで三原市、広島市と続いています。

一方、15歳以上の通学者のうち、本市に居住する者は73%を占めており、市外からの通学者は、全体の27%となっています。また、本市への通学者は、三原市からが422人と最も多く、次いで福山市と続いています。

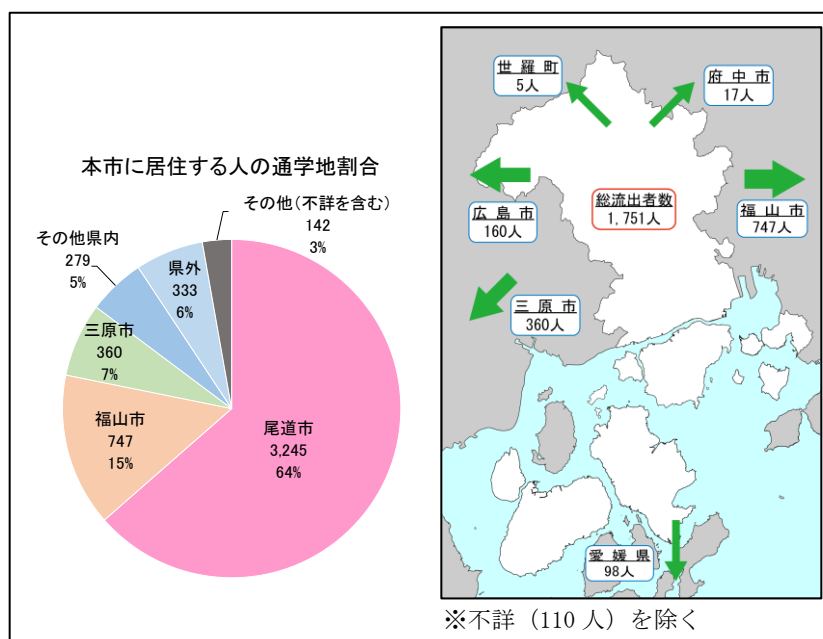


図 本市に居住する学生の通学地割合

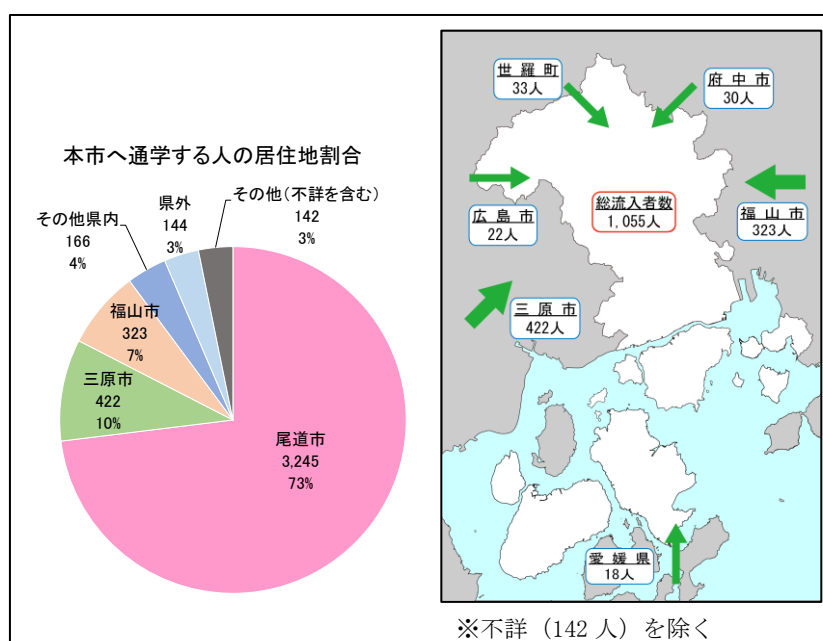


図 本市に通学する人の居住地割合

資料：令和2年（2020年）国勢調査

※図中の流入・流出は、主な市町との流動のみを表示

## 産業

### 【農林水産業】

#### 農林水産業の市内総生産額は横ばい傾向にあります

農林水産業の市内総生産額は概ね横ばい傾向にあり、農業の市内総生産額が最も高くなっています。また、経営耕地面積は減少傾向にあり、平成12年（2000年）から令和2年（2020年）で4割以上の減少となっています。

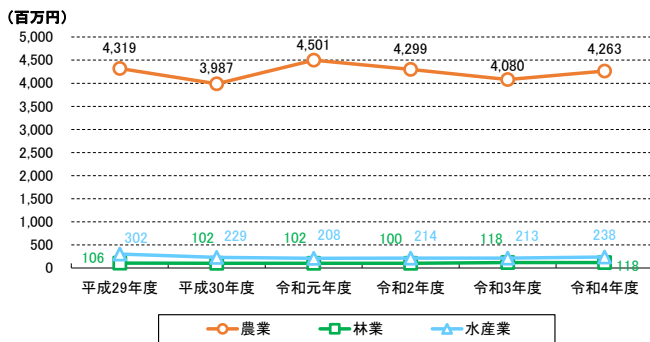


図 農林水産業の総生産額の推移

資料：令和4年度（2022年度）広島県市町民経済計算結果

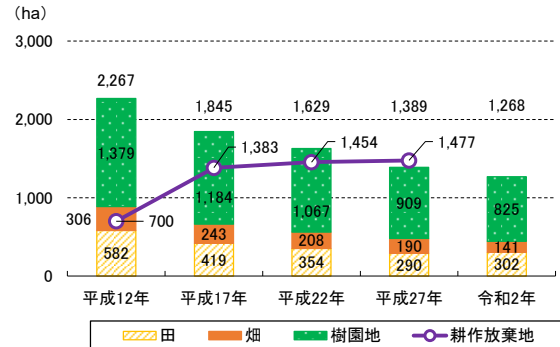


図 経営耕地面積の推移

資料：農林業センサス

※令和2年（2020年）の耕作放棄地データなし

### 【工業】

#### 製造品出荷額等及び従業者数は横ばい傾向にあります

従業員4人以上の製造業の従業者数は、平成29年（2017年）以降、概ね横ばい傾向にありましたが、令和4年（2022年）に増加に転じています。また、製造品出荷額等は、平成29年（2017年）以降、概ね横ばい傾向にあります。

製造品出荷額の34%をプラスチック製品製造業、24%を輸送用機械器具製造業が占めており、本市の工業を代表する分野となっています。

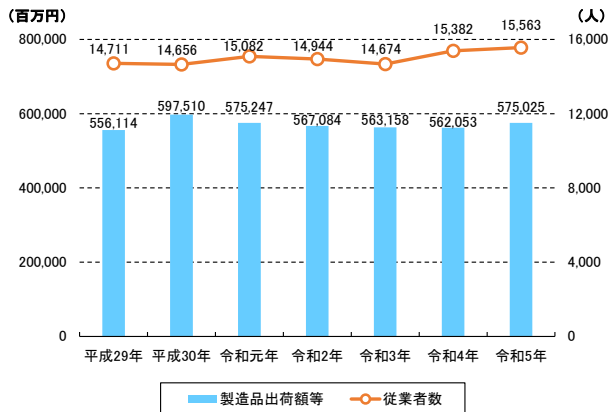


図 製造品出荷額等の推移

資料：工業統計調査、経済センサス-活動調査結果（製造業）、経済構造実態調査（製造業事業所調査）

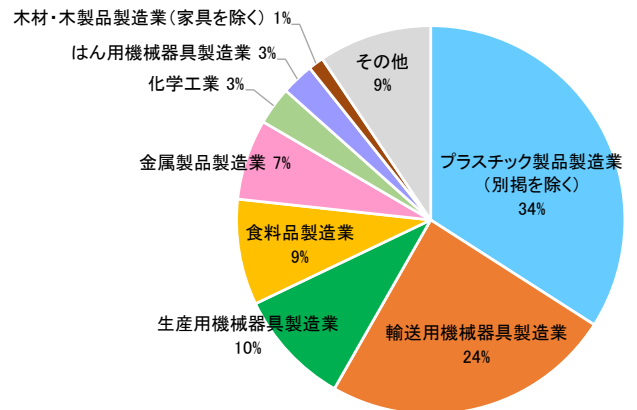


図 製造品出荷額等の内訳

資料：令和5年（2023年）経済構造実態調査（製造業事業所調査）

## 【商業】

### 年間商品販売額は減少傾向にあります

商業の従業者数及び事業所数は、昭和 63 年（1988 年）以降、減少傾向が続いています。卸売業と小売業を合わせた年間商品販売額については、平成 3 年（1991 年）以降、減少傾向にあり、令和 3 年（2021 年）には 314,942 百万円となっています。

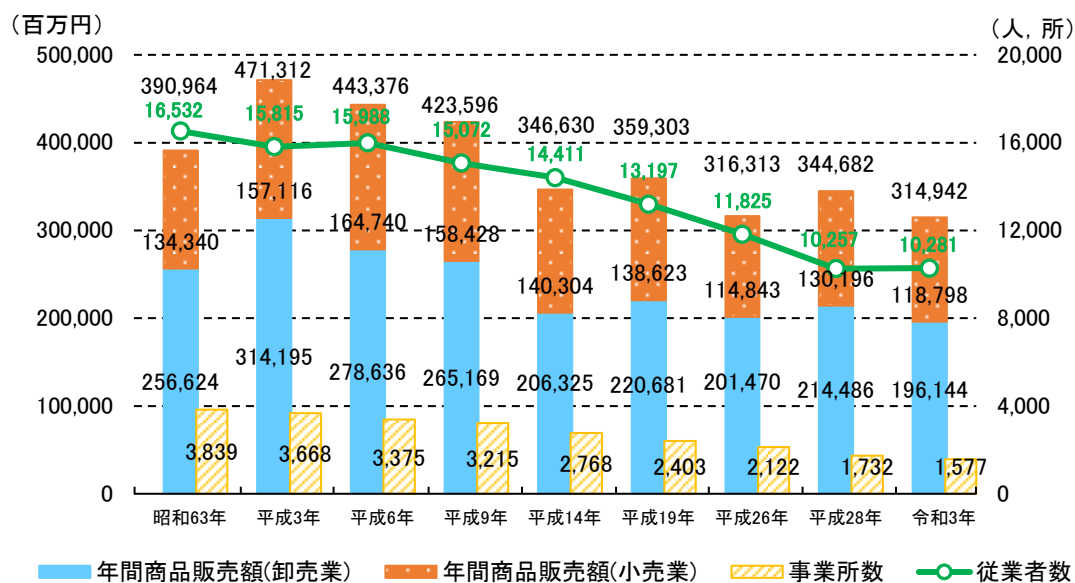


図 従業者数、事業所数、年間商品販売額の推移

資料：商業統計調査、経済センサス - 活動調査

## 【観光】

### 国内外を問わず観光客が増加しています

総観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年（2020年）以降、大きく減少したものの、令和5年（2023年）には、令和元年（2019年）以前の水準まで回復しました。特に、外国人観光客数は令和5年（2023年）に過去最高を更新しています。

千光寺山をはじめとした尾道三山、ベッチャー祭や祇園祭等の祭・行事、西瀬戸自動車道や中国横断自動車道尾道松江線を巡るサイクリング等、数多くの観光資源を有しています。

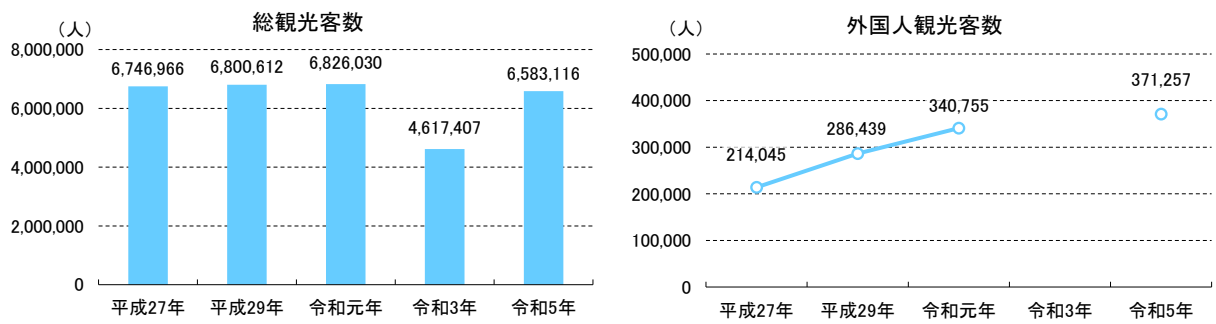


図 観光客数の推移

※令和3年はデータなし

資料：尾道市資料

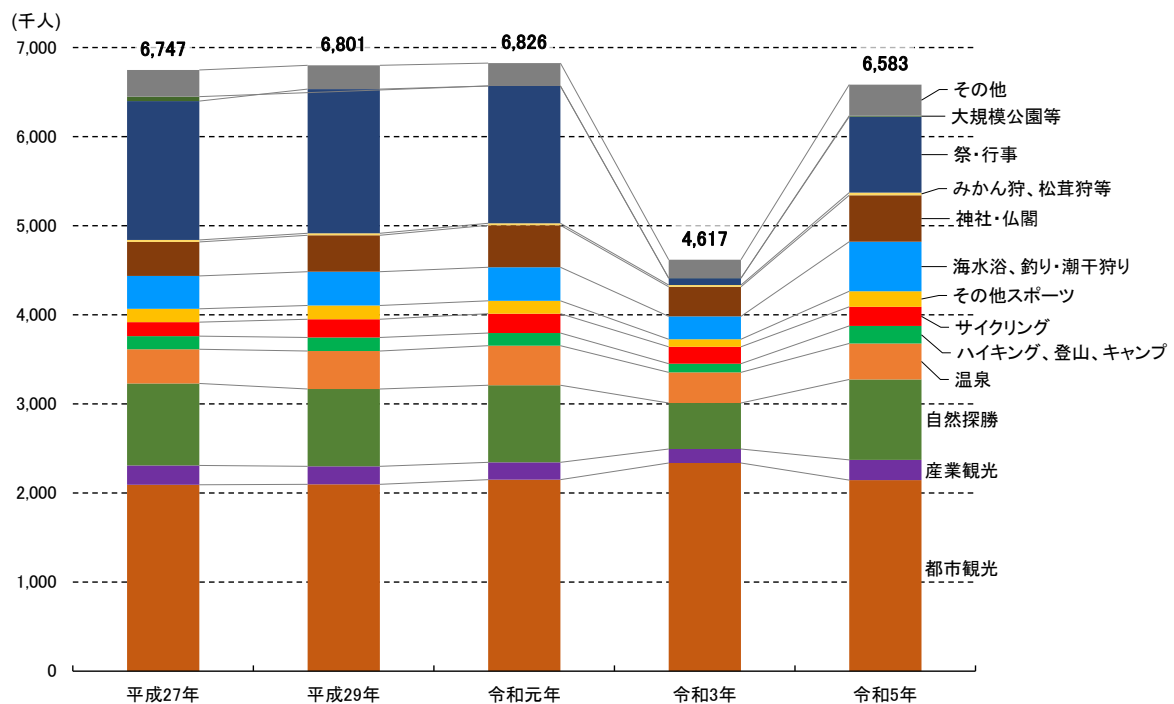


図 目的別総観光客数の推移

資料：広島県観光客数の動向

## 土地利用

### 【土地利用】

宅地の割合が上昇しています

昭和 51 年度（1976 年度）以降、宅地の割合は 6.6 ポイント上昇しており、特に新尾道駅や東尾道駅周辺、向島中心部等の既成市街地周辺において、宅地化が進んでいます。

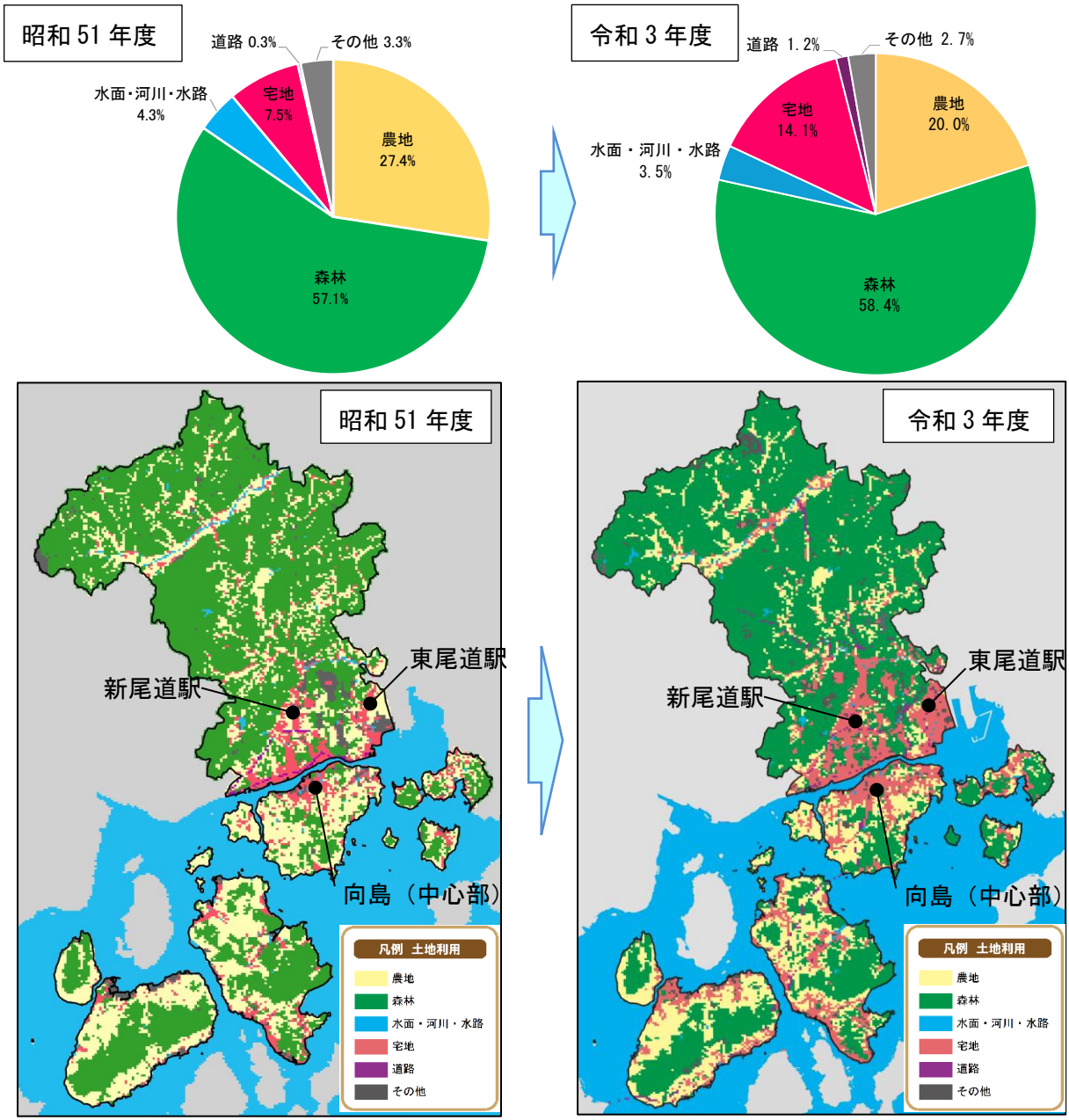


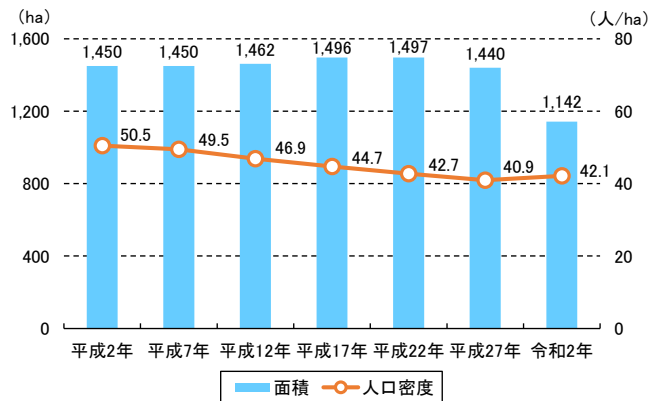
図 尾道市土地利用状況

資料：国土数値情報

## 【人口集中地区】

### 人口集中地区の人口密度が低下しています

人口集中地区（DID地区）の面積は、平成2年（1990年）以降、微増傾向にありましたが、令和2年（2020年）の国勢調査において、因島地域がDID地区から外れたことにより、大きく減少しました。また、平成2年（1990年）以降、人口密度は減少傾向にあります。



人口集中地区とは

DID地区とも呼ばれ、1ha当たり40人以上の人口の地区が互いに隣接した合計5,000人以上となる地区のことです。

図 人口集中地区の面積及び人口密度の推移

資料：国勢調査

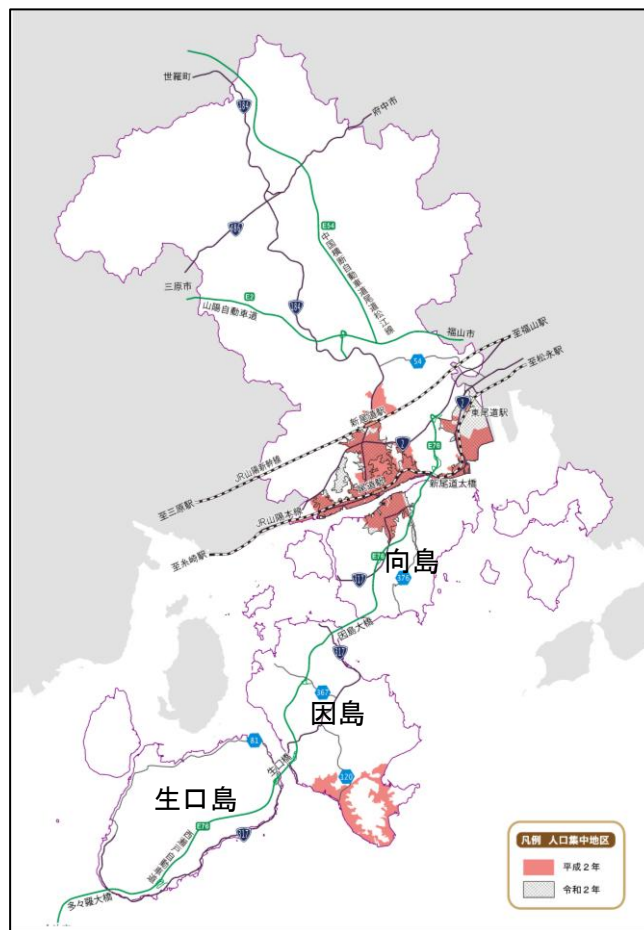


図 人口集中地区の変遷

資料：国土数値情報

(参考) 人口集中地区拡大図

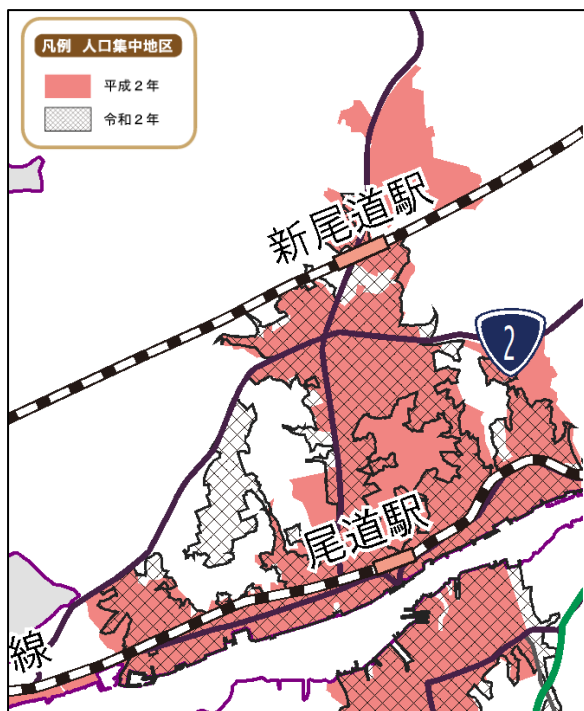


図 新尾道駅及び尾道駅周辺

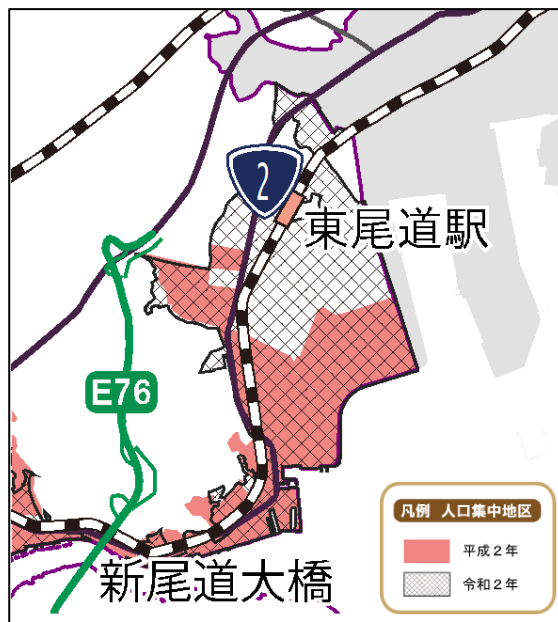


図 東尾道駅周辺

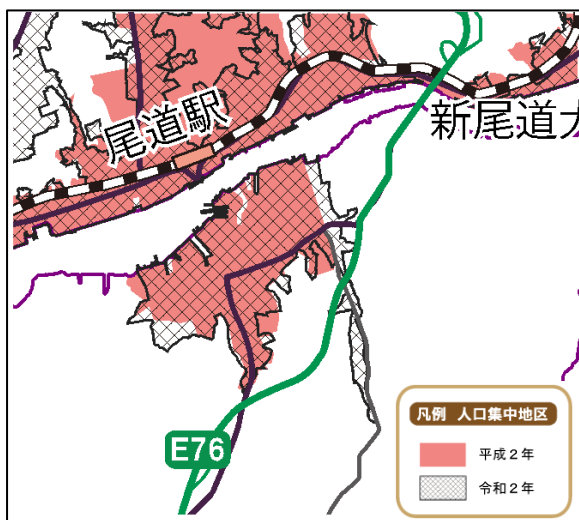


図 向島地域

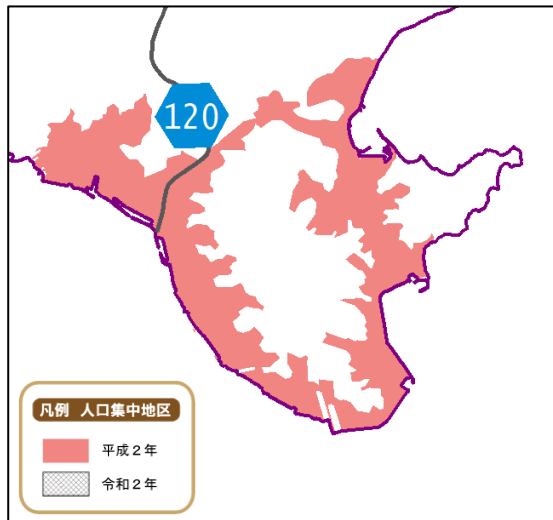


図 因島地域南部

## 【用途地域】

人口の半数以上が用途地域内に居住しています

本市の人口の64%は市街化区域または用途地域内に居住しており、国道184号や国道2号の尾道バイパス、向島や因島の国道317号、瀬戸田（生口島）の県道81号線等の幹線道路沿線に、住居系の用途地域を指定しています。

また、尾道駅や土生港周辺では、商業系の用途地域を指定しています。

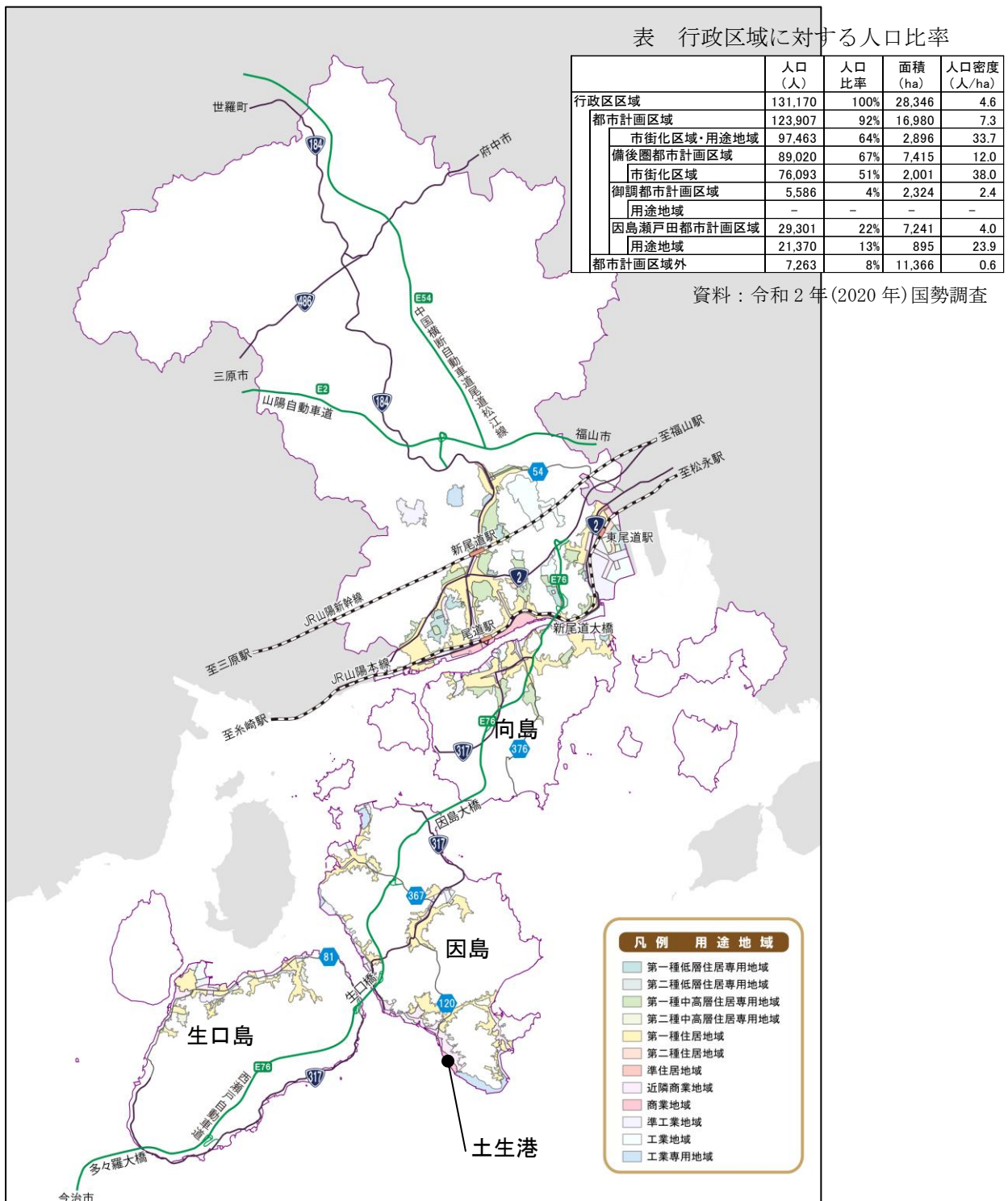


図 用途地域

資料：国土数値情報

## 住宅

### 【空き家】

空き家率は増加傾向にあり、空き家の半数以上が旧尾道市に立地しています

住宅・土地統計調査によると、空き家総数は年々増加しており、空き家率は令和5年（2023年）で21.9%と広島県の空き家率を上回っています。

また、空家等実態調査によると、市内の空き家件数は7,733件となっています。地域別の空き家件数は、尾道地域が4,491件と最も多く、次いで因島地域が1,218件となっています。

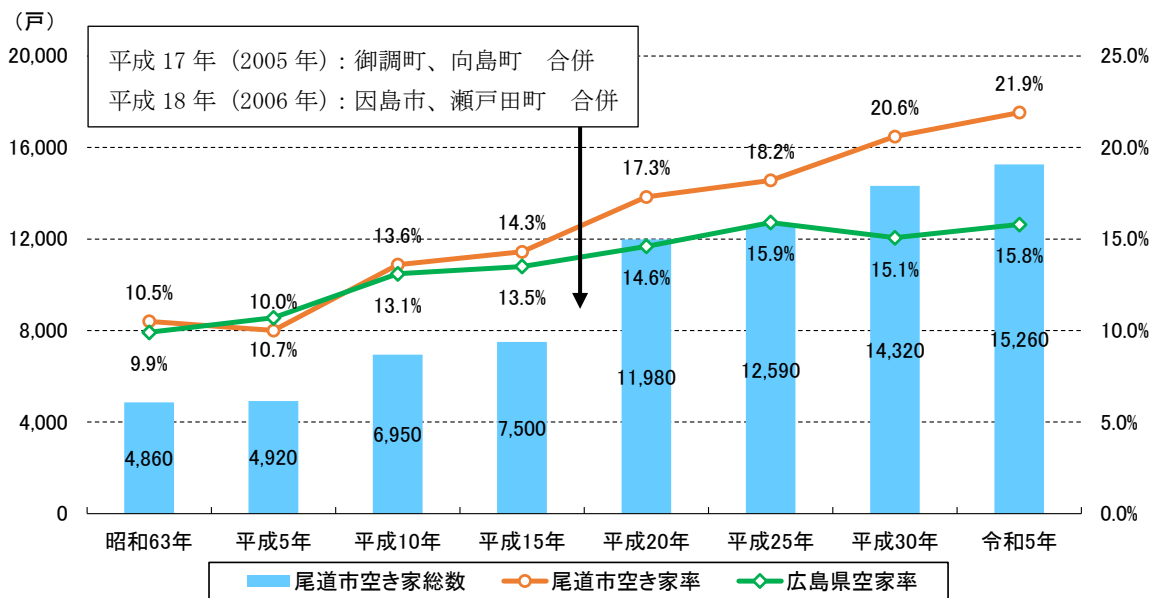
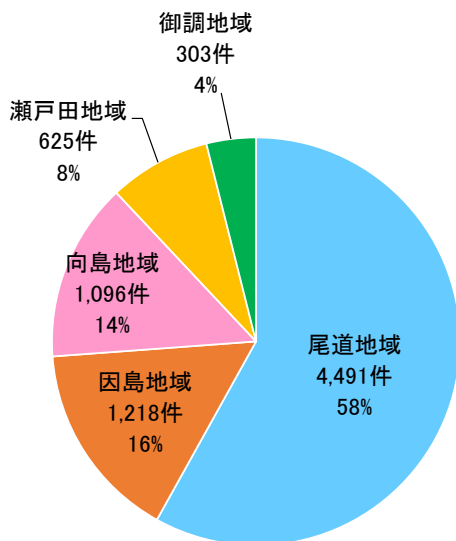


図 空き家の推移

資料：住宅・土地統計調査

※平成15年（2003年）以前のデータは旧尾道市、旧因島市の合計値

※空き家総数は、長期不在となっている空き家に加え、賃貸用住宅や売却用住宅の空き家を含む。



#### <用語の定義>

空き家：一戸建ての専用住宅及び店舗併用住宅、共同住宅（全室空いているマンション、アパート及び長屋）、事務所、工場等で、居住その他の使用がなされないことが常態となっているもの。

図 空き家件数（令和4年度（2022年度）空家等実態調査）

資料：第2期尾道市空家等対策計画

## 【建築年次】

旧耐震基準に基づいて建てられた住宅が約 4 割を占めています

居住されている住宅のうち、41%は旧耐震基準（昭和 56 年（1981 年）以前）に基づいて建築されたものであり、これらの住宅は、大地震等の災害時に倒壊の危険性が高くなっています。

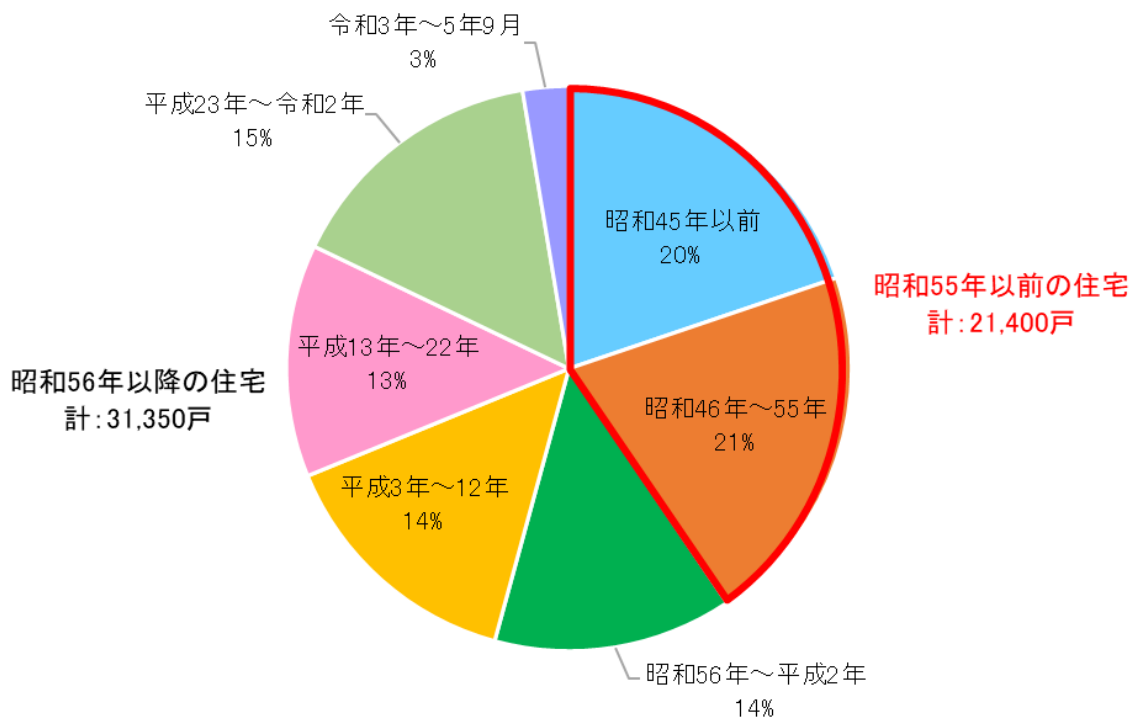


図 建築時期の割合

資料：令和 5 年（2023 年）住宅・土地統計調査

※ただし、不明は除く

## 道路・交通

### 【交通環境】

自動車や二輪車での移動に依存しています

利用交通手段構成率の推移をみると、平成12年（2000年）から令和2年（2020年）の20年間で自動車の構成率が9ポイント増加しています。また、二輪車の構成率は減少傾向にあります。広島県と比較した場合、その構成率は高い状況となっています。公共交通機関の構成率は、平成12年（2000年）以降、ほとんど変化していませんが、広島県と比べ低い割合で推移しています。

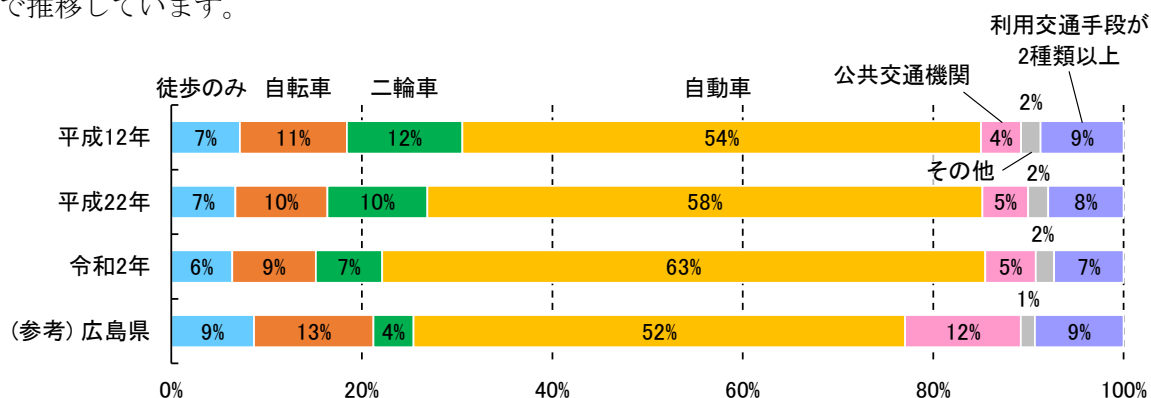


図 利用交通手段構成率の推移

資料：国勢調査

平成28年度（2016年度）以降のJR尾道駅の1日当たりの乗車人員をみると、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて大きく減少しました。その後、徐々に回復傾向となっていますが、令和元年度（2019年度）の利用者数までは回復していません。

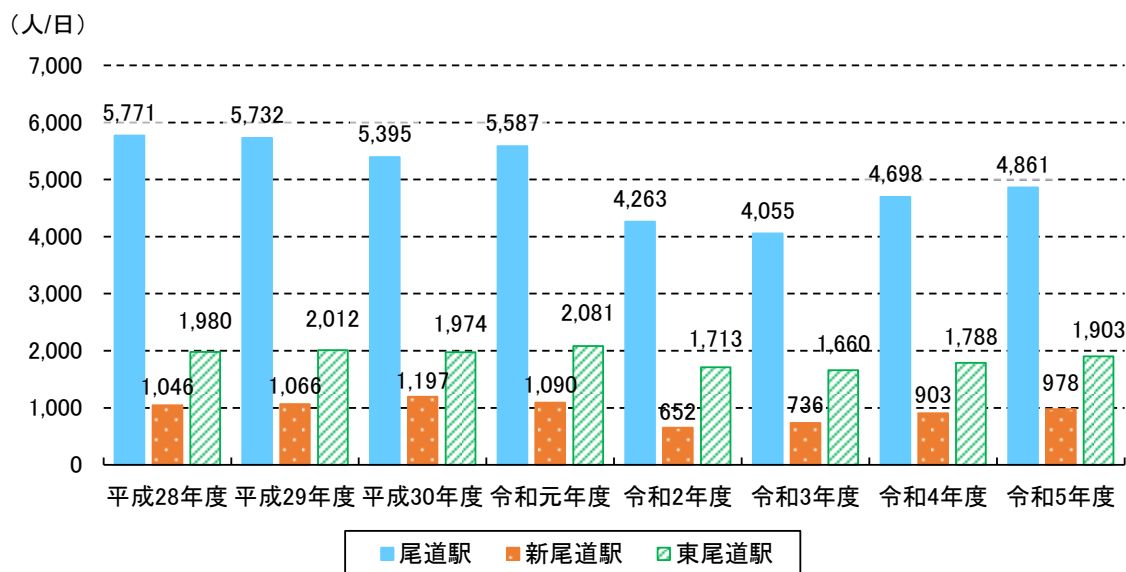


図 鉄道駅乗車人員の推移

資料：尾道市資料

尾道港の乗降員数は、平成 28 年（2016 年）は約 12.6 万人でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 3 年（2021 年）には約 8.4 万人まで減少しました。その後、回復傾向にあり令和 5 年（2023 年）には約 11.6 万人まで回復しています。

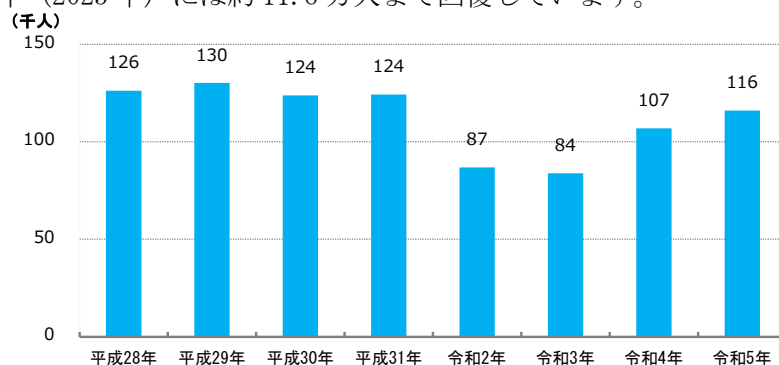


図 尾道港の乗降員数推移 資料：港湾統計資料

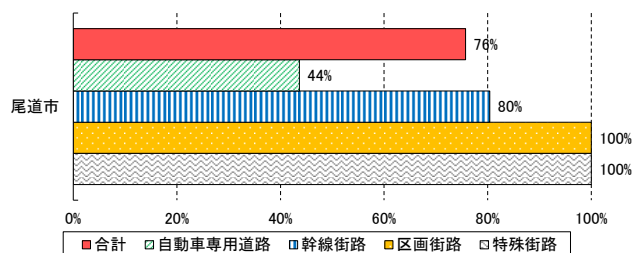
【道路の整備状況】

都市計画道路（自動車専用道路・幹線街路）は、未整備の区間があります

令和 6 年度（2024 年度）時点における本市の都市計画道路の整備状況は、自動車専用道路、区画街路及び特殊街路において整備率 100%となっています。

幹線街路を含めた都市計画道路では、総延長の 76%が整備済みとなっています。

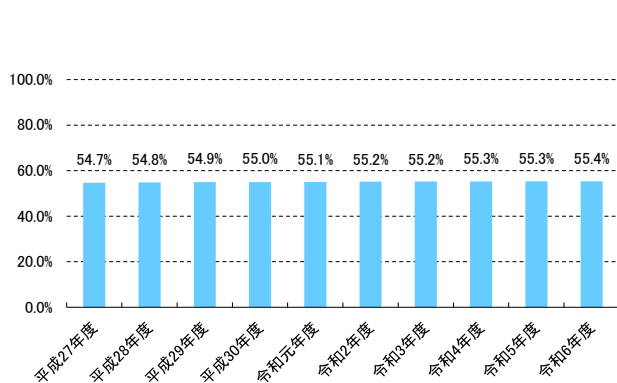
また、市道の改良率は、平成 27 年（2015 年）以降、微増しています。



道路の区分	計画延長(km)	整備済延長(km)	整備率
自動車専用道路	24.44	10.67	44%
幹線街路	63.72	44.08	69%
区画街路	1.16	1.16	100%
特殊街路	3.69	3.69	100%
計	93.01	59.60	64%

図 都市計画道路の整備状況

資料：尾道市資料



改良率：  
車道幅員が 5.5m 以上に改良された道（改良済道路）の延長の、道路全延長に対する比率

市内道路整備状況 (単位 km,%)			
年度	実延長	改良済	改良率
平成27年度	1,354.11	740.36	54.7%
平成28年度	1,357.82	744.45	54.8%
平成29年度	1,360.01	747.13	54.9%
平成30年度	1,359.81	747.54	55.0%
令和元年度	1,361.27	749.55	55.1%
令和2年度	1,361.51	751.35	55.2%
令和3年度	1,361.16	751.84	55.2%
令和4年度	1,361.74	752.79	55.3%
令和5年度	1,361.84	753.16	55.3%
令和6年度	1,362.68	754.30	55.4%

図 市道の改良状況

資料：尾道市資料

## 【交通渋滞の状況】

慢性的な交通渋滞が発生しています

主要幹線道路である国道2号尾道バイパスとバイパス側道高須線の交差点部である高須インター（南）では朝夕を中心に渋滞が発生しています。

また、向島の大原（南）等の尾道大橋流入部においても、朝夕の通勤ラッシュ時の交通渋滞により円滑な移動ができない状態となっています。



図 主要渋滞ポイント

①	高須インター（南）	⑤	二番湯
②	今宮東	⑥	東西橋
③	尾道バイパス東口	⑦	長江口
④	大原（南）	⑧	向峠ガード

資料：中国地方整備局資料（①）  
尾道市資料（②～⑧）

## 【事前通行規制の状況】

災害時に周辺地域との分断が懸念されます

大雨や強風時に通行規制となる区間は市内に5区間あり、大雨の際に通行規制となる区間は4区間、強風時に通行規制となる区間は2区間となっており、災害時に周辺地域との分断が懸念されます。

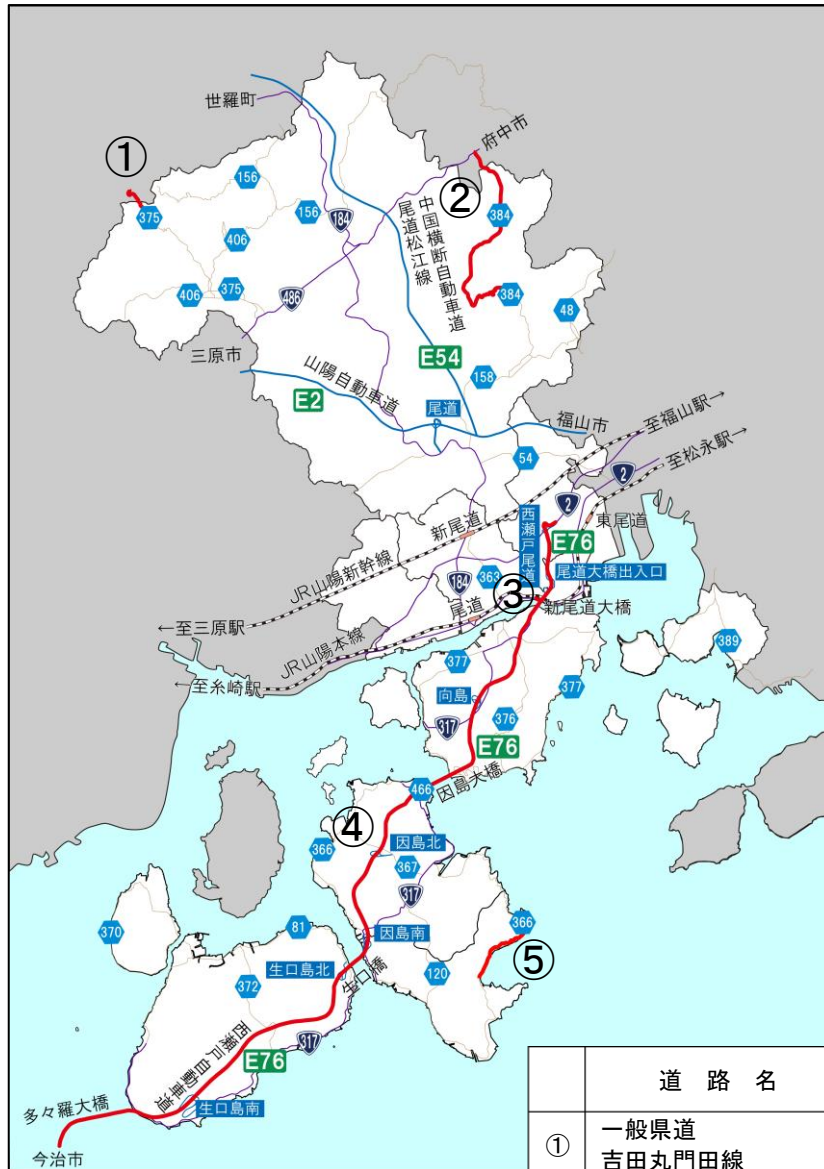


図 事前通行規制区間

	道路名	規制基準（通行止め）
①	一般県道 吉田丸門田線	時間雨量：40mm/h
②	一般県道 下川辺尾道線	日雨量：120mm/24h
③	国道317号（尾道大橋）	風速：15m/s（歩行者・二輪車） 風速：25m/s（車両）
④	西瀬戸自動車道（瀬戸 内しまなみ海道）	時間雨量：40mm/h 日雨量：250mm/24h 風速：25m/s
⑤	一般県道 西浦三庄田熊線	時間雨量：40mm/h 日雨量：120mm/24h

資料：ひろしま道路ナビ、  
本四高速ドライバーズサイト

## その他の都市施設

### 【公園】

1人当たりの公園面積は、広島県平均に比べて小さくなっています

千光寺公園やびんご運動公園等の特色ある公園のほか、街区公園等の身近な公園も都市公園等として整備しており、緑地や広島県が所有する公園等を含めると、都市計画区域内の公園面積は134.66ha、79箇所となります。市民1人当たりの公園面積は、10.86m<sup>2</sup>/人となり、広島県平均の14.4m<sup>2</sup>/人と比べて小さくなっています。

資料：令和6年（2024年）3月 都市公園等整備の現況等

### 【下水道】

公共下水道の整備が遅れています

令和5年度（2023年度）末時点で計画されている本市の公共下水道事業全体計画区域は668.2haとなりますが、公共下水道及び特定環境保全公共下水道の供用されている処理区域は499.2ha、供用開始人口は21,843人、下水道人口普及率は17.1%となっています。

その他、農業集落排水や漁業集落排水も整備されています。

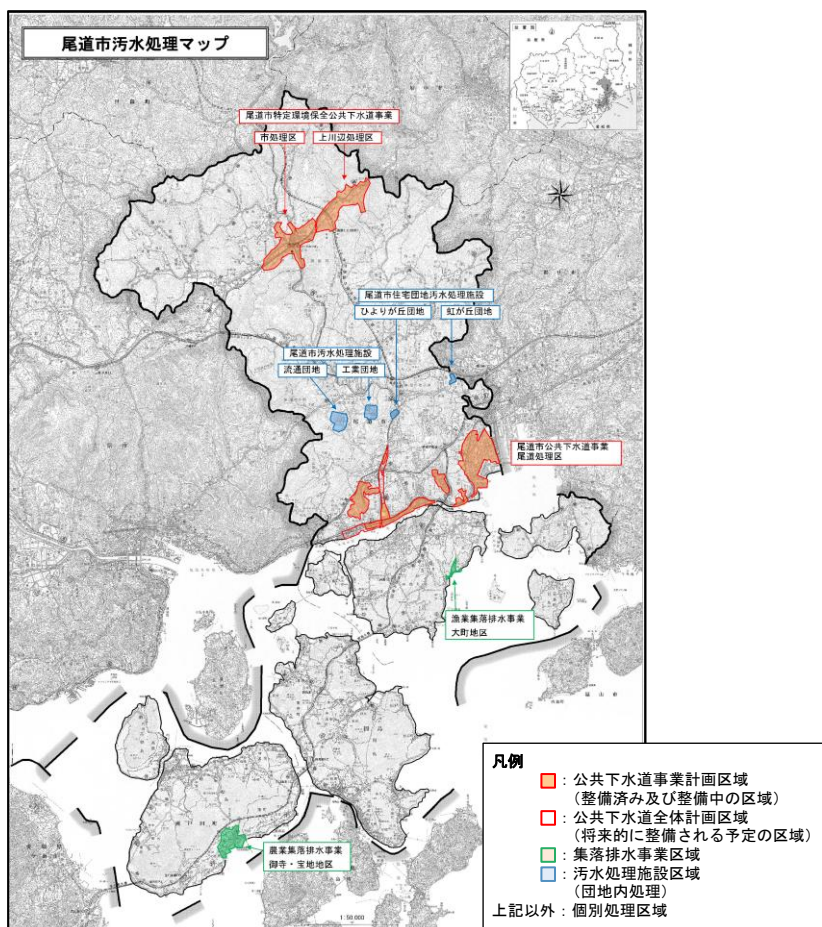


図 下水道整備区域

資料：令和7年（2025年）尾道市資料

※下水道人口普及率：処理人口/行政区画人口

## 防災

地震や土砂災害等により大規模な被害が懸念される地域があります

南海トラフ巨大地震が発生した際、市全域において震度5強以上の揺れが想定されており、特に尾道駅周辺や向東町周辺、向島インターチェンジ周辺では、震度6強を超える強い揺れが想定されます。また、広域的に液状化のおそれがある地域があります。

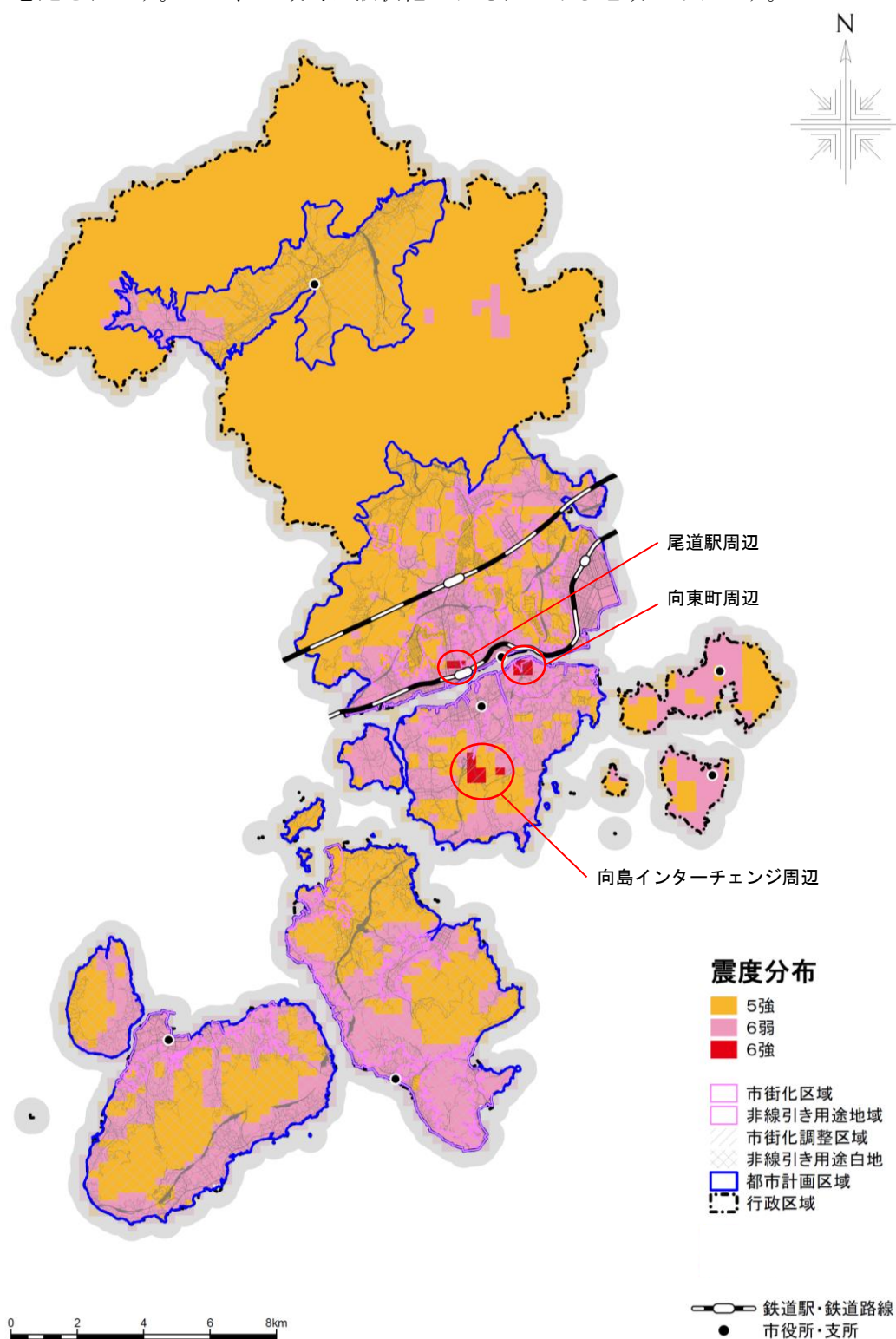


図 震度分布図 (想定地震：南海トラフ巨大地震)

資料：広島県地震被害想定調査報告書 (令和7年(2025年)10月)

広範囲に急傾斜地崩壊危険箇所等が指定されており、近年頻発している集中豪雨等に伴う大規模な土砂災害が懸念されています。

また、沿岸部では高潮等による浸水被害が発生するおそれがあります。

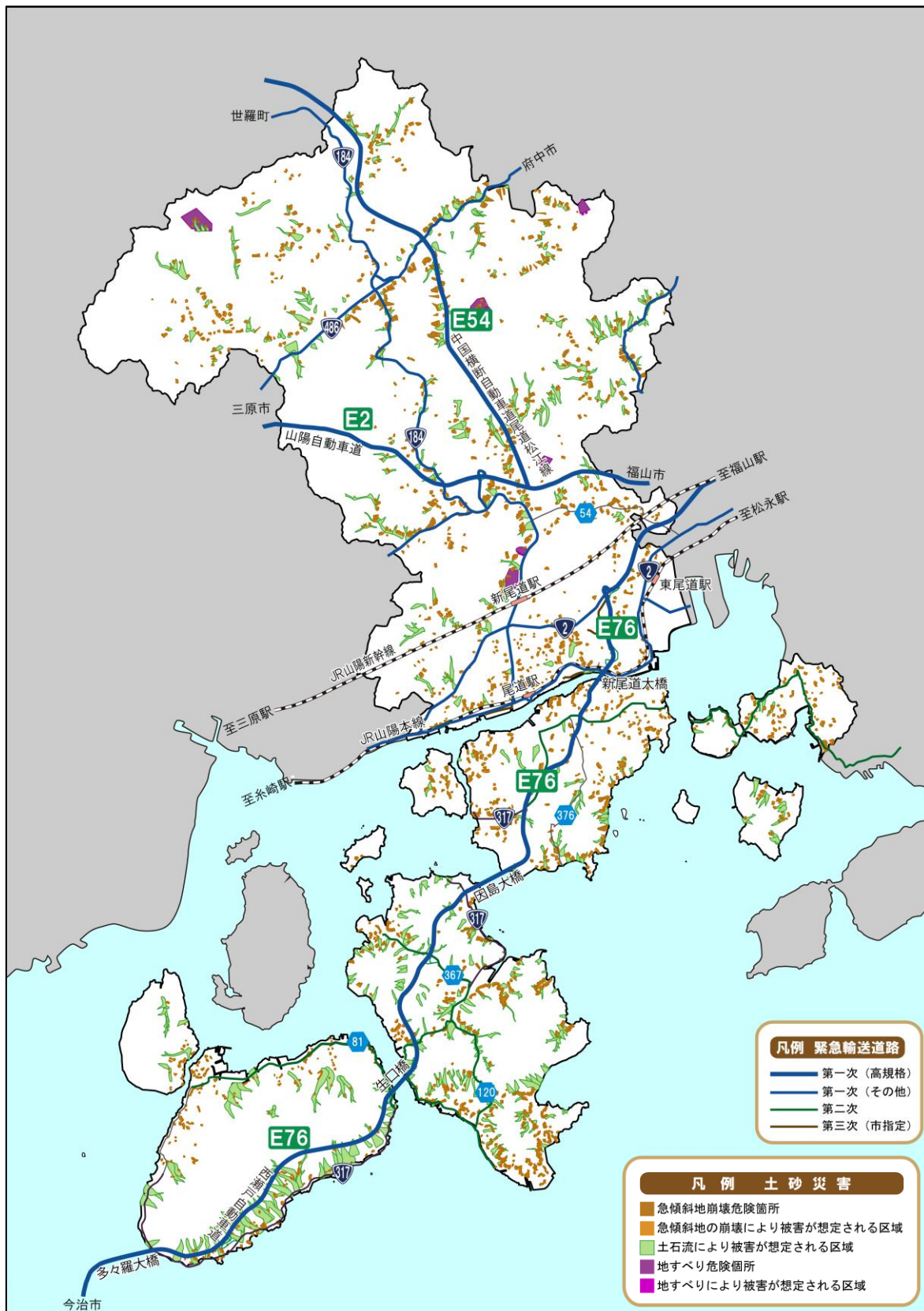


図 土砂災害危険区域図

資料：土砂災害ポータルひろしま

## 2. 2 上位・関連計画

### 1. 都市計画区域マスタープラン

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」とは、都市計画区域を対象として、都市計画の目標や区域区分の有無、主要な都市計画の決定方針等を定めるものです。

本市においては、広島県が広域的な都市づくりを推進するために策定した「備後圏域都市計画マスタープラン（令和3年（2021年）3月）」において、「備後圏都市計画区域」、「御調都市計画区域」及び「因島瀬戸田都市計画区域」のそれぞれの都市計画区域ごとに、整備、開発及び保全の方針が定められています。

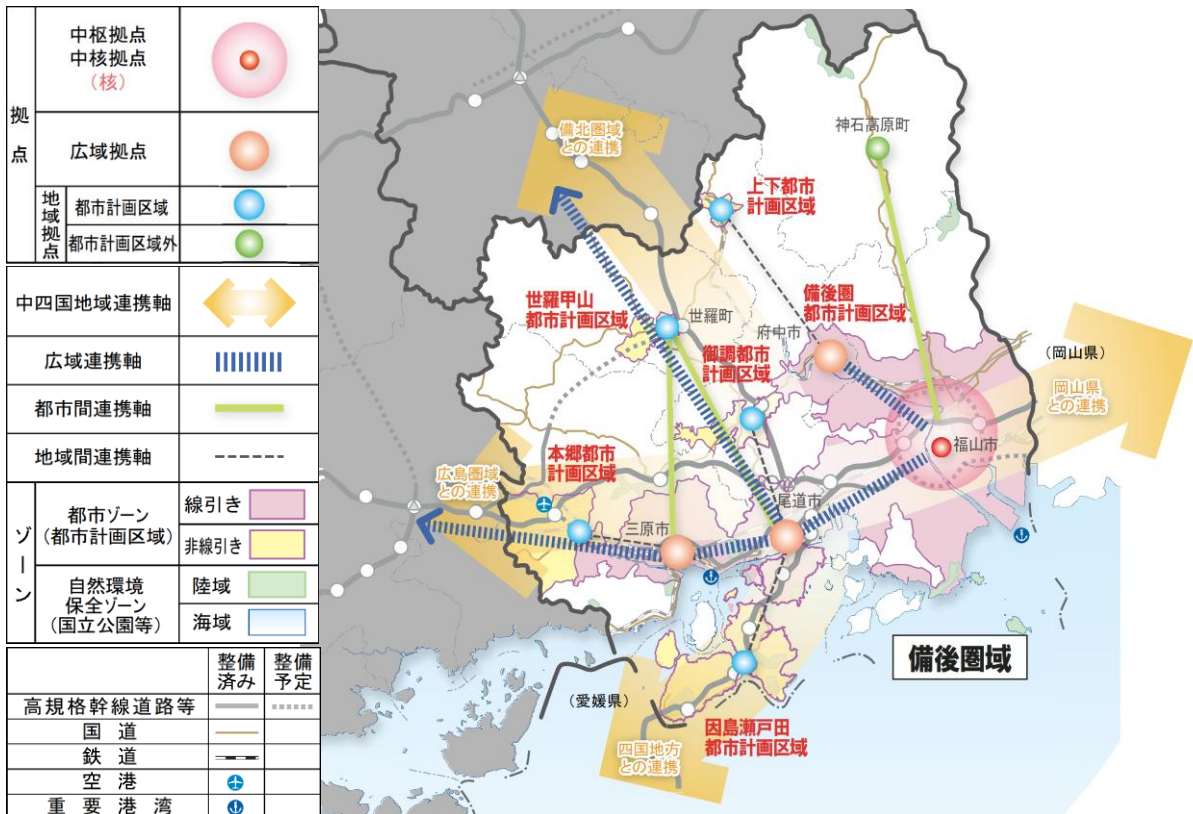


図 備後圏域 将来都市構造図

#### (1) 備後圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

##### ○地域の位置づけ

「広域拠点」：都市機能及び一部の高次都市機能の集積を図り、中核拠点の都市機能を分担する拠点

##### ○都市計画の目標

- ・多様な都市生活を支える拠点として、高次な都市機能サービスの提供を図る拠点の形成
- ・公共交通ネットワークの充実等による市町中心部と郊外部の連携強化
- ・広域物流機能の強化、適切な土地利用による産業集積の促進
- ・地域資源を活かした広域観光の促進による交流人口の拡大

##### ○主要な都市計画の決定の方針

###### 【土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針】

- ・既存の広域的な公共交通の維持・強化を図る。
- ・市街地開発事業や地区計画等の活用による商業・業務及び生活サービス機能の充実・強化を図る。
- ・日常の購買や医療・福祉需要に対応した生活サービス機能の充実など、利便性の向上を図る。
- ・ゆとりある土地利用の促進や住宅の建替え・住替え等を促進する。
- ・物流拠点としての港湾機能強化や広域交通ネットワークとの連携強化、都市基盤の更新などを通じた生産拠点としての機能の維持・強化を図る。

- ・農地・森林としての利用との調整を図りつつ、地区計画を活用し、工場移転や新たな企業立地の受け皿となる新規工業地や流通業務地の整備を図る。
- ・市街化区域との隣接部における開発等許可について、立地適正化計画における居住誘導区域との整合を踏まえ、実情に応じた必要最低限の運用とする。
- ・市街化区域内の既存市街地において、災害リスクの高い区域が含まれる場合は、立地適正化計画などを踏まえ、住民と合意形成を図りながら市街化調整区域への編入を推進する。
- ・都市農地について、都市的土地利用と共存し計画的な保全・活用が図られるよう、田園住居地域や生産緑地地区の指定を検討する。

**【都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針】**

- ・コンパクト+ネットワーク型の都市（集約型都市構造）を支える交通ネットワークの構築・強化を図る。
- ・尾道糸崎港の埠頭再編等の機能改善やアクセス改善を行い、輸送の効率化や利用促進を図る。
- ・尾道糸崎港では、新たな交流拠点としてふさわしい設備等を整備し、賑わい空間の創出を図る。

**【市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針】**

- ・中心市街地やＪＲ駅等の交通結節点周辺等において、市街地開発事業の可能性を検討するなど、一層の拠点性の向上を図る。

**【安全・安心な暮らしに関する都市計画の決定の方針】**

- ・防災工事や住民の避難体制の構築など、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を推進する。
- ・災害リスクの高い区域の市街化調整区域への編入や立地適正化計画の活用などによる土地利用規制や災害リスクの低い区域への居住誘導を図る。

**【自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針】**

- ・豊かな自然環境の適切な保全を図るとともに、緑地の保全の推進と親水空間の確保を図る。
- ・日常や週末のレクリエーション活動の場の整備を推進する。

**【歴史・景観に配慮した都市計画の決定の方針】**

- ・歴史・文化資源や、尾道水道などの景観の保全・継承を図るとともに、観光資源として活用する。

**（２）御調都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**

**○地域の位置づけ**

「地域拠点」：都市機能の集積を推進し、中核拠点、広域拠点による都市機能の補完を受けつつも、一定程度の独立性を持つ拠点

**○都市計画の目標**

- ・日常的な生活を支えるための機能の集積・強化
- ・地域産業の振興や周遊観光の促進等による地域の活性化

**○主要な都市計画の決定の方針**

**【土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針】**

- ・日常の購買や、医療・福祉需要に対応した生活サービス機能の充実など、利便性の向上を図る。
- ・用途白地地域において、必要に応じて、特定用途制限地域の指定や建蔽率・容積率の最高限度の引き下げ等により、無秩序な開発を抑制する。

**【都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針】**

- ・老朽化する既存インフラの更新と維持に努めつつ、幹線道路の整備を推進する。

**【市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針】**

- ・合理的な都市機能の更新や効率的な都市基盤整備を目的とした市街地開発事業の活用を必要に応じて検討する。

**【安全・安心な暮らしに関する都市計画の決定の方針】**

- ・防災工事や住民の避難体制の構築など、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を推進する。
- ・立地適正化計画の活用などにより、災害リスクの高い区域の土地利用規制や災害リスクの低い区域への居住誘導を図る。

**【自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針】**

- ・市街地の外縁部の森林や河川等の自然環境の適切な保全、活用を図る。

**【歴史・景観に配慮した都市計画の決定の方針】**

- ・自然環境を保全し、地域の魅力を代表する良好な眺望の確保を図る。

### (3) 因島瀬戸田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

#### ○地域の位置づけ

「地域拠点」：都市機能の集積を推進し、中核拠点、広域拠点による都市機能の補完を受けつつも、一定程度の独立性を持つ拠点

#### ○都市計画の目標

- ・ 日常的な生活を支えるための機能の集積・強化
- ・ 広域観光の振興や広域物流機能の強化
- ・ 既存の産業集積を生かした、ヒト・モノの交流拠点の形成

#### ○主要な都市計画の決定の方針

##### 【土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針】

- ・ 日常の購買や、医療・福祉需要に対応した生活サービス機能の充実など、利便性の向上を図る。
- ・ 沿岸部等の既存の工業集積地において、生産活動の利便性の維持・増進を図る。
- ・ 災害リスクの高い区域が含まれる場合は、必要に応じて、用途地域の見直しや地区計画の活用による土地利用規制の導入を推進する。
- ・ 用途白地地域において、必要に応じて、特定用途制限地域の指定や建蔽率・容積率の最高限度の引き下げ等により、無秩序な開発を抑制する。

##### 【都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針】

- ・ 市街地の安全性や利便性の向上を図るため、砂防事業を推進する。
- ・ 老朽化する既存インフラの更新・維持に努めつつ、幹線道路の整備を推進する。

##### 【市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針】

- ・ 合理的な都市機能の更新や効率的な都市基盤整備を目的とした市街地開発事業の活用を必要に応じて検討する。

##### 【安全・安心な暮らしに関する都市計画の決定の方針】

- ・ 防災工事や住民の避難体制の構築など、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を推進する。
- ・ 立地適正化計画の活用などにより、災害リスクの高い区域の土地利用規制や災害リスクの低い区域への居住誘導を図る。

##### 【自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針】

- ・ 森林や農地などの自然環境の適切な保全・活用を図る。

##### 【歴史・景観に配慮した都市計画の決定の方針】

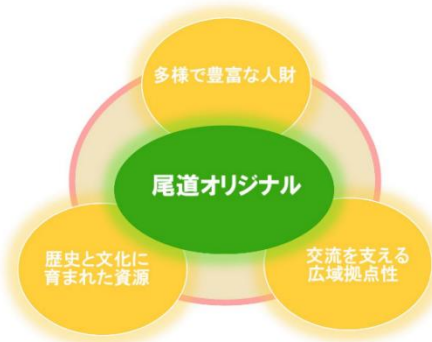
- ・ 港湾や高速道路 I C 等の交通拠点周辺において、玄関口としてふさわしい景観・環境形成の誘導を図る。

## 2. 尾道市総合計画 基本構想（平成29年（2017年）3月策定）

本市における将来の健全な発展と、市民生活の安定及び生活環境向上を図るための総合的かつ長期的なまちづくりの指針として、尾道市総合計画を策定しています。

### （1）まちづくりの考え方

○本市が将来も発展していくために、本市の持つ「人財」「資源」「広域拠点性」の3つの『尾道オリジナル』をさらに高めていくことで、独創的なまちづくりを展開していきます。



#### ①多様で豊富な人財

本市の地域を支える多様な人々や、その人々が取り組んでいる活動を、本市の魅力として活かし、育てていきます。

#### ②歴史と文化に育まれた資源

本市が将来にわたって持続的に発展していくため、歴史と文化に育まれた資源を魅力として活かしていきます。

#### ③交流を支える広域拠点性

本市は、瀬戸内の十字路に位置し、広域的な交流拠点としての優位性を有しています。今後も、拠点性の高さを本市の魅力として活かしていきます。

### （2）まちづくりの考え方と都市像(抜粋)

#### 【都市像】

元気あふれ 人がつながり 安心して暮らせる  
～誇れるまち 『尾道』～

○本市が将来目指すべき都市像を「元気あふれ 人がつながり 安心して暮らせる ～誇れるまち 『尾道』～」と掲げ、尾道らしい、尾道だからこそできる独創的なまちづくりを展開することにより、市民が誇れるまちの実現を目指します。

### （3）まちづくりの基本的方向(抜粋)

#### ①産業の活力があふれ、交流と賑わいが生まれるまちづくり

- ・本市が将来にわたって発展し続けるため、本市の基幹産業である製造業の継続的な発展を促進するとともに、中小企業の活性化、新たな産業の創出など、地域経済を支える産業の創造が求められます。
- ・瀬戸内の十字路に位置する本市の交流拠点の優位性を活かし、観光消費の拡大や外国人観光客の受入れ体制の強化等の観光振興策を推進するなど、交流の拡大による地域の活性化が求められます。

#### ②魅力ある人材が育ち、地域に愛着と誇りを持てるまちづくり

- ・人口減少社会が本格的に到来する中で、地域の将来を支える人材の育成がこれまで以上に重要となるため、市民との協働を一層推進し、地域コミュニティの活性化が求められます。

#### ③誰もが安全・安心で快適に住み続けられるまちづくり

- ・市民の生命や財産を守り、快適な日常生活を支える生活基盤の維持更新が求められているとともに、地域全体が連携して、防犯・防災等の安全対策に取り組み、安全な暮らしを維持向上していくことが求められています。

## 2.3 市民意識調査

本計画の策定にあたり、市民の意向を把握して計画に反映させるため、平成28年(2016年)6月24日～7月8日に市民意識調査(以下、「アンケート調査という。」)を実施しました。市内全域に3,000通の調査票を配布し、1,189通(回収率39.6%)を回収しました。調査結果の概要を以下に示します。

### 調査の実施概要

#### ◆調査内容

現在のまちの状況を受けて市民ニーズや課題等を把握し、地域別住民の「満足度」「重要度」の検証及び、まちづくりの方向性を把握するため、アンケート調査を行った。

#### ◆調査方法

##### ○調査対象者

平成28年(2016年)6月1日現在で18歳以上の市民3,000名(無作為抽出)

##### ○実施方法

調査票配布方法：郵便

調査票回収方法：郵便(尾道市役所宛て)

##### ○実施期間

調査票発送日：平成28年(2016年)6月24日(金)

調査締切日：平成28年(2016年)7月8日(金)

(集計・分析は8月1日(月)までにまちづくり推進課に到着したものを対象とした。)

##### ○調査票の回収結果

有効回収数は1,189票(有効回収率は39.6%)

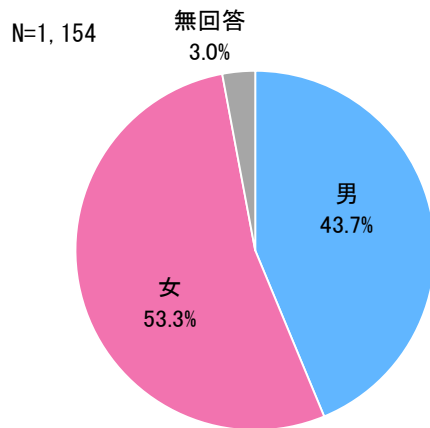
	アンケート配布数	アンケート回収数	回収率
尾道市	3,000	1,189	39.6%
旧尾道市	1,860	711	38.2%
旧御調町	150	50	33.3%
旧向島町	300	137	45.7%
旧因島市	510	209	41.0%
旧瀬戸田町	180	66	36.7%

## 1. 回答者の属性

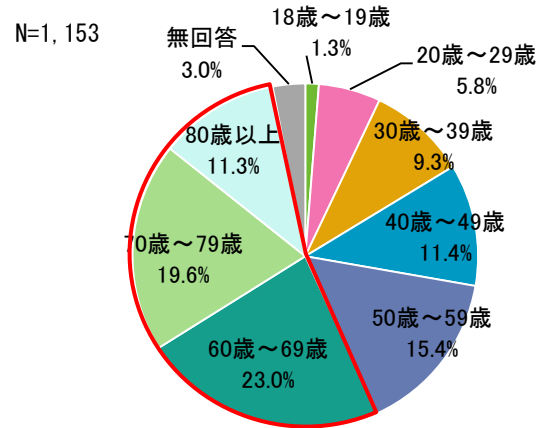
回答者の性別は男性 43.7%、女性は 53.3%と女性が多く、男女比（男性/女性）は 0.82 となりました。また、年齢は 18～19 歳の割合が 1.3%と最も低く、60 歳～69 歳の割合が 23.0%と最も高くなっています。60 歳以上の高齢者の割合が 53.9%と半数以上を占めています。

居住地ごとの回答率は尾道地域中部が 22.2%と最も多く、次いで向島地域、尾道地域東部となっています。

### ■ 性別



### ■ 年齢



### ■ 居住地

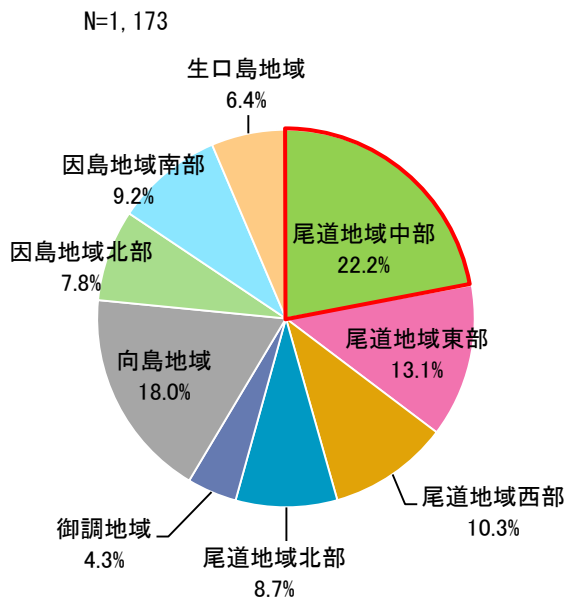
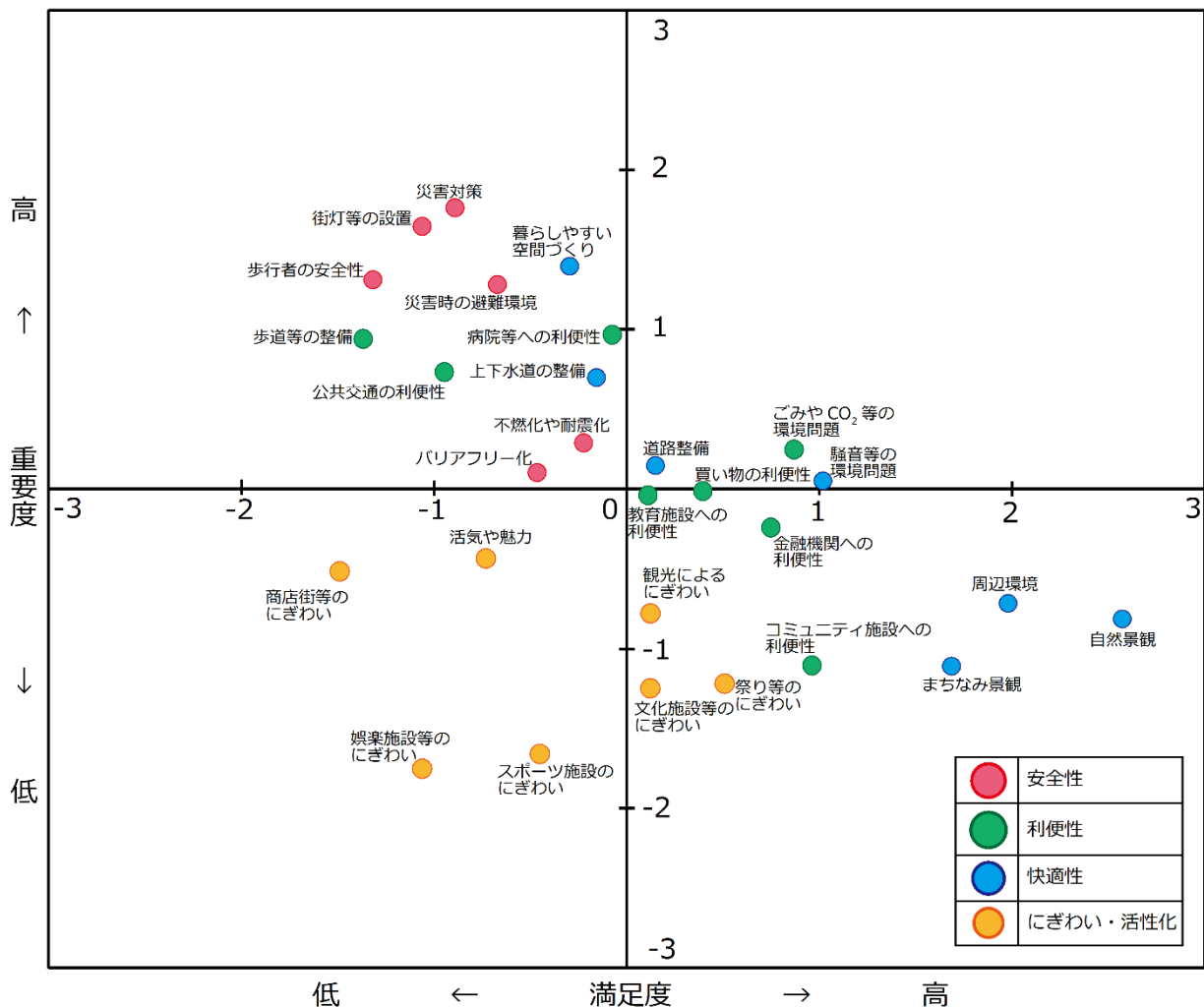


図 アンケート調査結果集計における地域区分

## 2. まちづくりに対する満足度と重要度

本市が行う取組について、現状の満足度と今後のまちづくりを行う上での重要度をそれぞれ数値化し、横軸に満足度、縦軸に重要度を示す分布図を作成し、分析を行いました。

- ◆「ごみやCO<sub>2</sub>排出等の環境問題」や「道路整備」、「騒音等の環境問題」は、満足度、重要度ともに高くなっています。
- ◆「歩行者の安全性」や「街灯等の設置」等の安全性に関わる項目の重要度はいずれも高くなっており、中でも「災害対策」の重要度が最も高くなっています。一方で満足度については、いずれも低くなっています。
- ◆「自然景観」や「まちなみ景観」、「観光によるにぎわい」等の満足度は高くなっているものの、重要度は低くなっています。
- ◆「娯楽施設等のにぎわい」や「スポーツ施設のにぎわい」等は、満足度、重要度ともに低くなっています。



### ※算出方法

「満足・重要：2点」、「やや満足・やや重要：1点」、「どちらでもない：0点」、「やや不満・あまり重要でない：-1点」、「不満・重要でない：-2点」とし、合計得点を算出し、項目の平均値やばらつきを考慮し、満足度及び重要度を算出した。

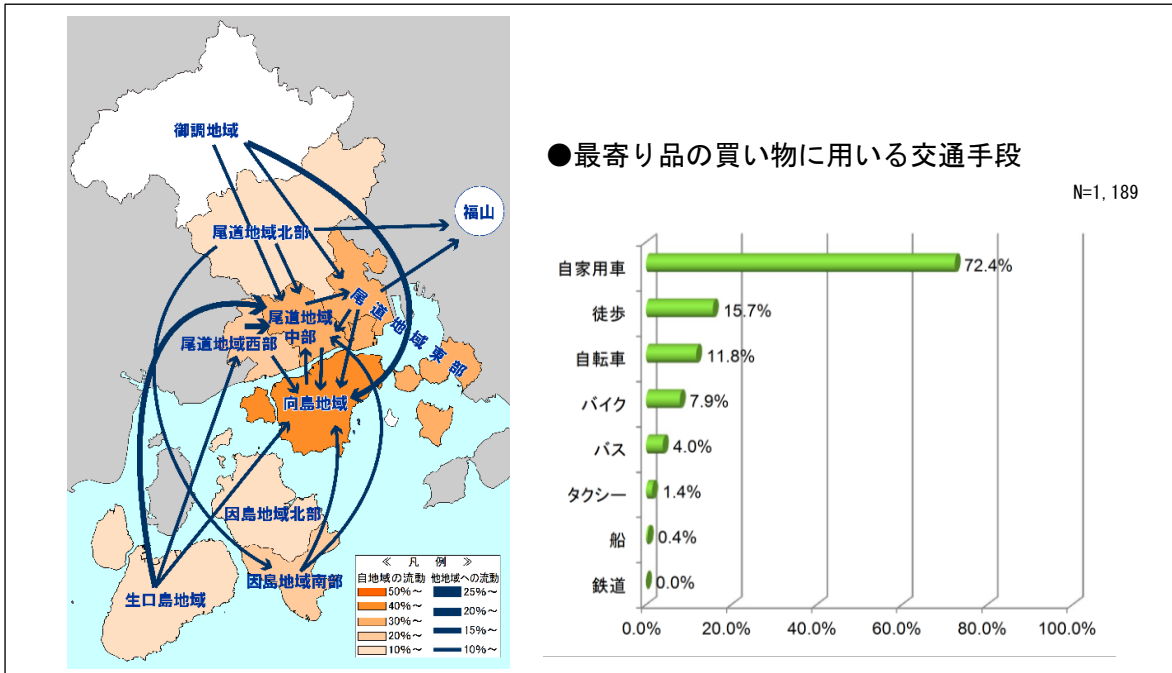
### 3. 生活行動

最寄り品の買い物は、尾道地域中部、尾道地域東部、向島地域では自地域内が多くなっていますが、御調地域や生口島地域では他の地域へ移動する人が多くなっています。

買回り品については、尾道地域中部への移動が多くなっており、因島南部や福山市への移動も見受けられます。

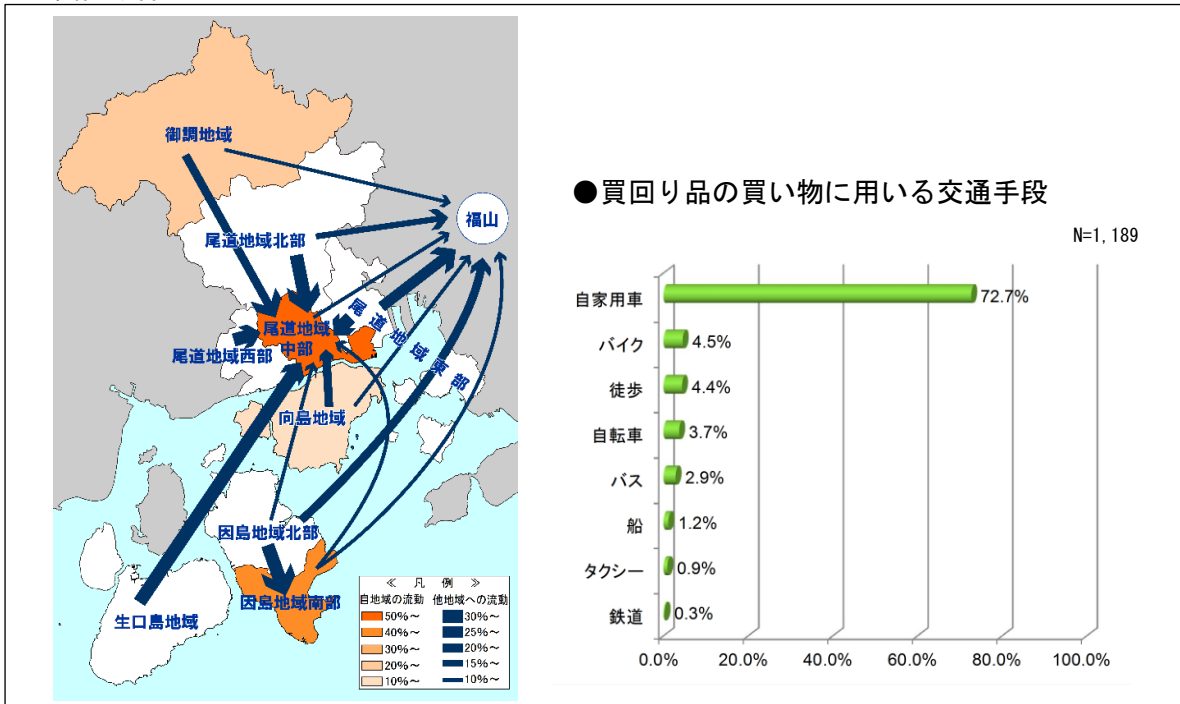
交通手段は、自家用車が大半を占めています。

#### ■最寄り品



※最寄り品：野菜・魚・肉等の食品、日用雑貨品、化粧品、雑誌等、身近な店舗において、手ごろな価格で少量ずつ高い頻度で購入する商品。

#### ■買回り品

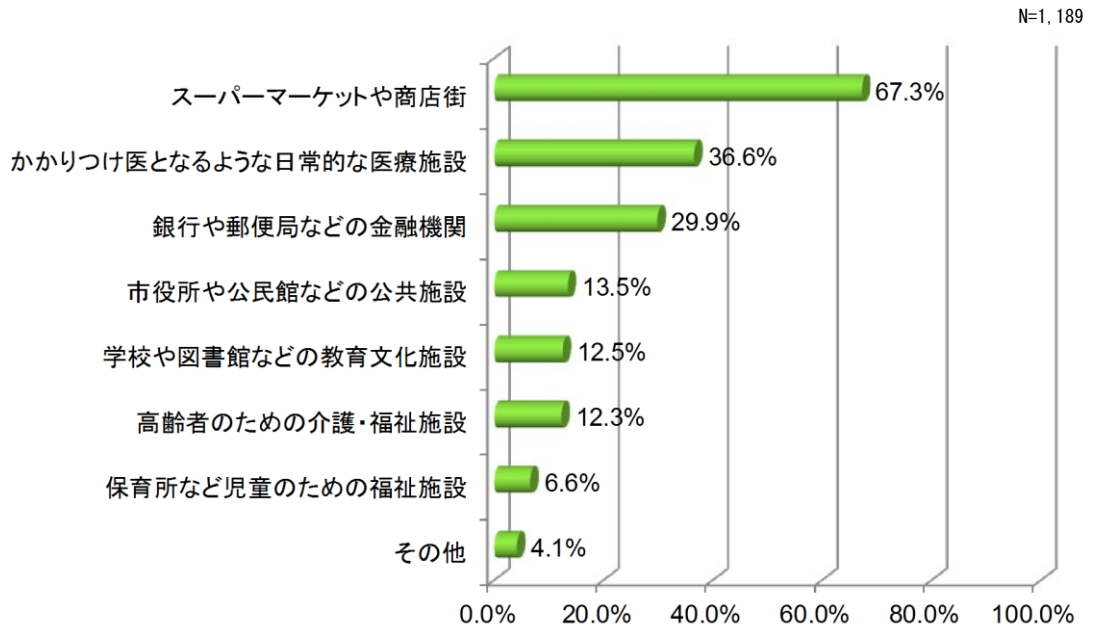


※買回り品：その商品を買うために複数の店を見て回り、価格や仕様、デザイン等を比較して決める商品。ファッション性の高い衣料品、電化製品、家具等。

#### 4. 自家用車を使わずに行ける場所に必要と感じる日常生活サービス施設

自家用車を使わずに行ける場所に必要と感じる日常生活サービス施設は、「スーパーマーケットや商店街」が最も多く、次いで医療施設や金融機関となっています。

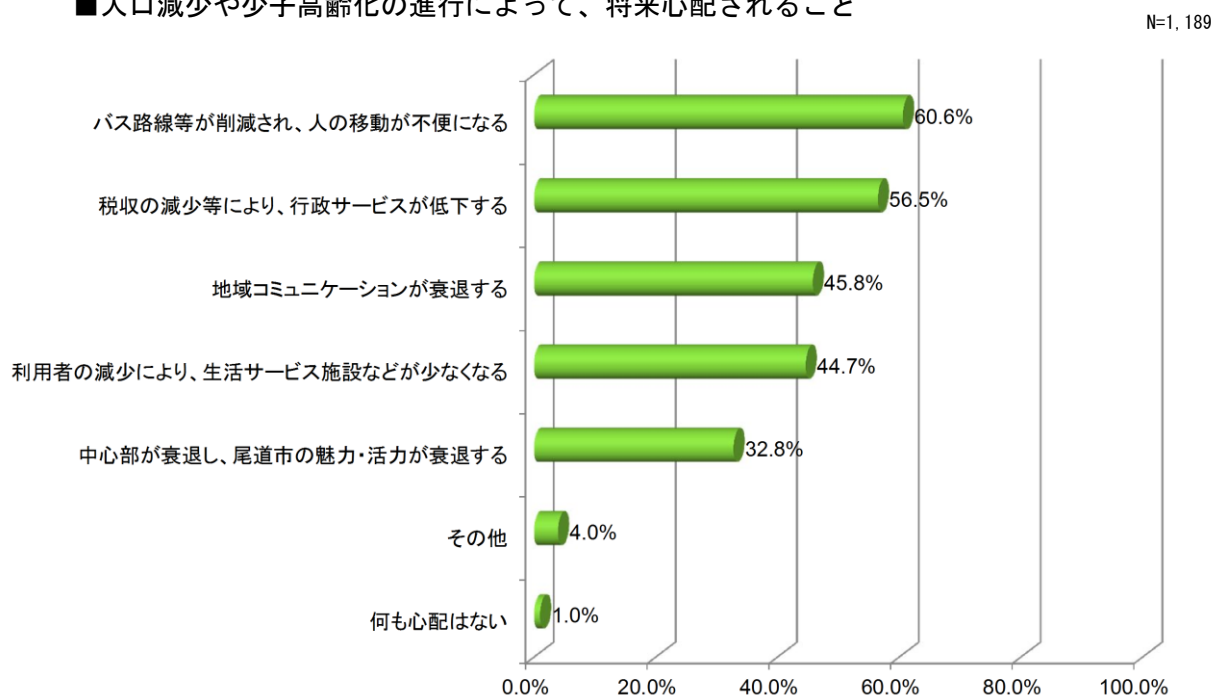
##### ■ 自動車を使わずに行ける場所に必要と感じる日常生活サービス施設



#### 5. 人口減少や少子高齢化の進行によって将来心配されること

人口減少等により、「バス路線等が削減され、人の移動が不便になる」ことや、「税収の減少等により、行政サービスが低下する」ことが心配されています。

##### ■ 人口減少や少子高齢化の進行によって、将来心配されること

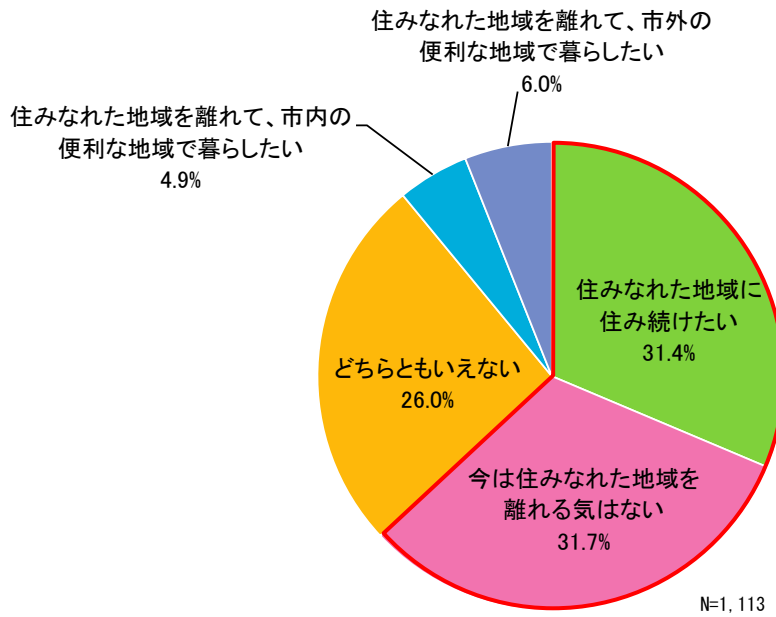


## 6. お住まいの地域での居留意向と将来像

人口減少や少子高齢化が進行し、将来バス路線等が削減され人の移動が不便になる等の心配が生じたとしても、60%以上の方が「住みなれた地域に住み続けたい」「今は住みなれた地域を離れる気はない」と考えています。

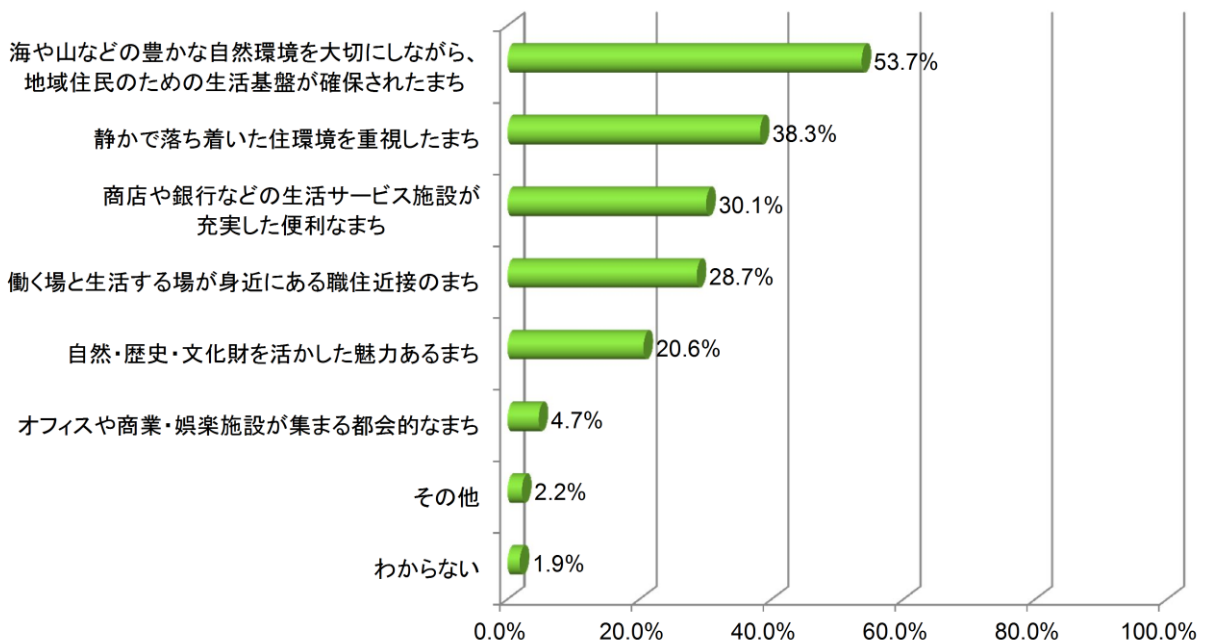
また、半数以上の方が住んでいる地域について、「海や山等の豊かな自然環境を大切にしながら、地域住民のための生活基盤が確保されたまち」になることを求めています。

### ■人口減少や少子高齢化が進行し、人の移動が不便になる等が生じた際の居留意向



### ■人口減少や少子高齢化が進行する中で、お住まいの地域の将来像

N=1,189



## 2. 4 前計画の検証

前計画及び新市建設計画で示していた方針の達成状況について、その成果と課題を分野別（土地利用、市街地整備、道路・交通、緑地・景観・環境、都市防災、その他都市施設）に振り返り、検証を行いました。

### 【土地利用】

地域特性に応じた土地利用や土地区画整理事業等により、土地の有効活用や良好な生活環境の形成等を図ってきました。

一方、尾道地域中部をはじめとして、密集市街地や斜面市街地においても老朽化した空き家が増加するなど、生活環境の悪化が懸念されています。また、住宅と工場が近接して立地している地区で、住環境と操業環境の調和が求められています。

さらに、既成市街地内で、土地の有効活用が進んでいない地区もあることから、引き続き、土地利用と用途地域の検討が求められています。



計画的な土地利用の推進による  
拠点性が向上した新尾道駅周辺

### 【市街地整備】

市街地再開発事業や流通団地整備事業等を推進し、中心市街地の活性化や拠点機能の向上を図ってきました。また、土地区画整理事業により、平原団地や竜王台団地等の整備を行い、計画的な市街地整備を進めてきました。

一方、密集市街地や斜面市街地を中心にインフラ整備が遅れている地域があり、引き続き、市街地の整備が求められています。



区画整理された住宅市街地

### 【道路・交通】

高規格幹線道路や地域高規格道路に位置づけられている山陽自動車道や都市計画道路である尾道三次線（中国横断自動車道尾道松江線）、福山尾道三原線（尾道バイパス等）、幹線道路の新浜美ノ郷線（国道184号バイパス）、長江線など、自動車交通の円滑化を図るため、機能に応じた体系的な道路網の整備を推進し、安全で快適な道路空間の確保に取り組んできました。

また、バス路線や航路の維持等に努め、公共交通網の維持・強化を図りましたが、バス路線や航路の便数が減少していることや高齢化が進展していることから、引き続き、生活交通手段の維持・確保が求められています。

一方、周辺地域と連絡する都市計画道路の中には、未



都市計画道路尾道三次線  
（中国横断自動車道尾道松江線）  
尾道北 IC 付近

〔写真提供：国土交通省福山河川国道事務所〕

整備区間もあります。また、新たな交通渋滞の発生箇所への対策も求められています。

### 【緑地・景観・環境】

景観計画策定や景観条例制定等により、良好な景観の保全を図るとともに、歴史的風致維持向上事業を進め、まちなみ景観の維持・保全を図りました。

また、千光寺公園や尾道東公園、因島運動公園等の公園・緑地の整備により、市民に身近な緑の創出や多目的競技場の整備を行いました。あわせて、地区計画等により、市街地内の緑の保全に取り組みました。

今後も、良好なまちなみ景観や自然景観、自然環境の保全に取り組むとともに、憩いと潤いをもたらす計画的なみどり空間の確保が、引き続き必要です。

都市公園についても、利用者のニーズを踏まえ、役割に応じた、公園整備が求められています。



向島から見た中心市街地等の良好な景観

### 【都市防災】

緊急輸送道路や避難場所・避難路の整備、高潮対策等のハード整備と自主防災組織等によるソフト対策を行い、防災まちづくりを推進してきました。

引き続き、緊急輸送道路となる道路整備や土砂災害、高潮対策事業等の防災基盤の整備を推進するとともに、自主防災組織の拡大・充実など、ソフト対策を継続する必要があります。

また、南海トラフ巨大地震への対応や各種都市防災への備え、新たな課題への対応も必要です。



高潮対策整備後の尾道水道護岸

### 【その他の都市施設】

生活基盤施設である上下水道の整備を継続的に推進してきました。

今後も引き続き、これらの施設の維持・修繕を計画的に進めるとともに、公共下水道については、整備計画に基づく着実な整備が求められています。

駐車場については、土地区画整理事業や市街地再開発事業等により、計画的に整備してきました。

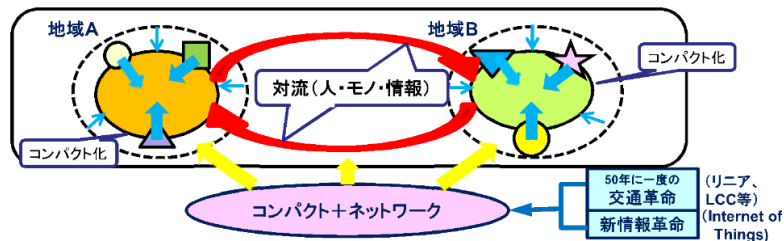
引き続き、民間駐車場を含めた、実情に応じた適切な駐車場の配置が必要です。

## 2. 5 最新のまちづくりの動向

### 1. 国土のグランドデザイン 2050

#### 「国土のグランドデザイン 2050」におけるまちづくりの方向性

- ・本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識の共有
- ・2050年には、現在の居住地域の6割以上の地域で人口が半分に減少
- ・質の高いサービスの効率的な提供や新たな価値創造のため、コンパクト(集約化)+ネットワーク(連携)により、「新しい集積」を形成
- ・日常生活に不可欠な機能を歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつなぐ「小さな拠点」を形成し、公共交通ネットワークによる連携



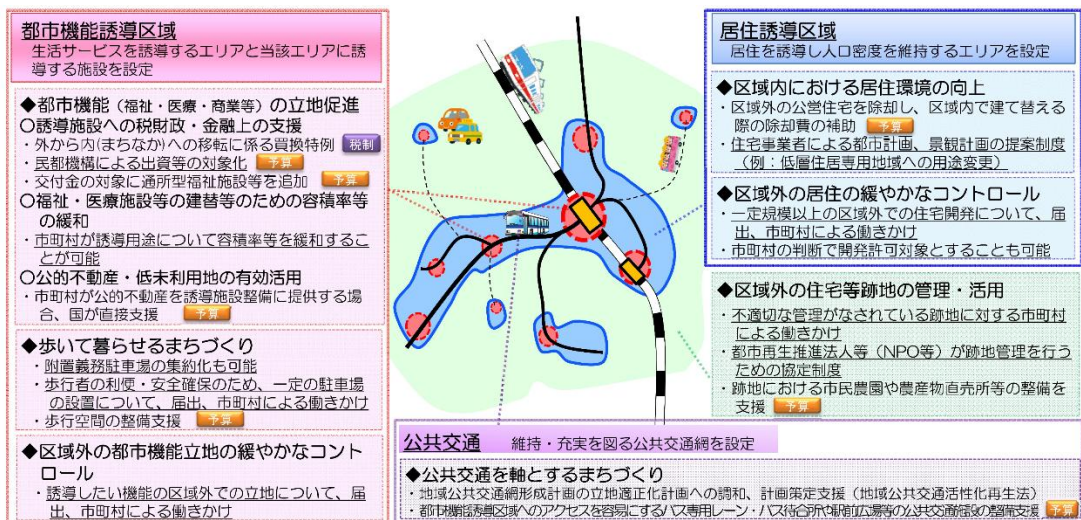
#### ■国土のグランドデザイン 2050におけるまちづくりのイメージ

出典：国土のグランドデザイン 2050 の概要（国土交通省）

### 2. 改正都市再生特別措置法

#### 「改正都市再生特別措置法」におけるまちづくりの方向性

- ・都市全体の構造を踏まえながら、居住者の生活を支えるコンパクトなまちづくりとして「多極ネットワーク型コンパクトシティ化」が必要
- ・市町村が策定する「立地適正化計画」の中で、生活サービス機能の計画的配置を図る「都市機能誘導区域」や、まとまった居住の推進を図る「居住誘導区域」を設定し、都市機能や居住の誘導を図る。



#### ■改正都市再生特別措置法におけるまちづくりのイメージ

出典：改正都市再生特別措置法（国土交通省）

### 3. 都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）

#### 「エコまち法」におけるまちづくりの方向性

- ・地球環境に優しい暮らし方や、少子高齢社会における暮らし方など、新たな視点を持ち込み、住民や民間事業者と一体となったコンパクトなまちづくりに取り組む。
- ・自家用車に過度に頼ることなく、身近に集積された日常生活に必要なまちの機能に、公共交通によりアクセス可能なコンパクトなまちづくりを進める。
- ・市町村が「低炭素まちづくり計画」を策定し、都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進、建築物の低炭素化、緑・エネルギーの面的管理・利用促進を図る。



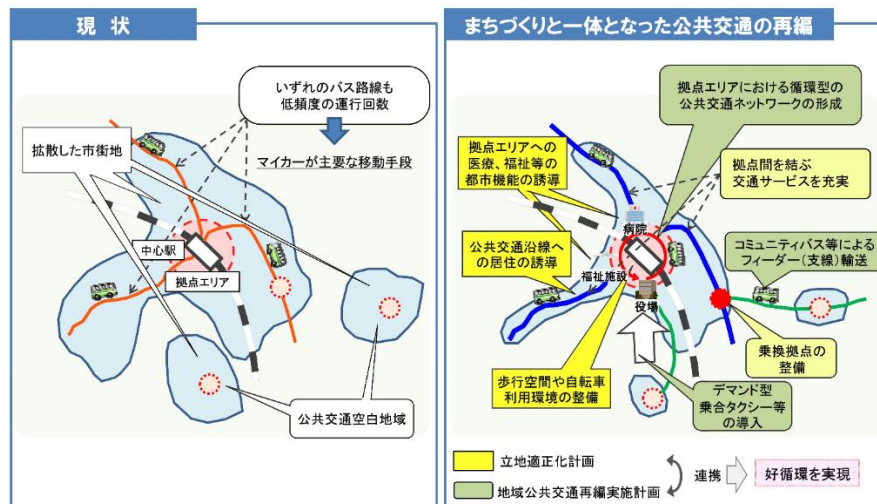
■エコまち法におけるまちづくりのイメージ

出典：都市の低炭素化の促進に関する法律（国土交通省）

### 4. 改正地域公共交通活性化再生法

#### 「改正地域公共交通活性化再生法」におけるまちづくりの方向性

- ・本格的な人口減少社会における地域社会の活力維持・向上を目標
- ・コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を支援



■コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

出典：改正地域公共交通活性化再生法（国土交通省）

## 2. 6 まちづくりの課題

本市のまちづくりを取り巻く状況やアンケート調査、前計画の検証、地域別会議、総合計画の数値目標を踏まえ、市全域を見渡した視点からまちづくりの課題を整理しました。

### 課題 1：土地利用の適正な誘導（土地利用）

#### ◆土地利用の適正な誘導

人口減少、少子高齢化の進行や価値観等が大きく変化しており、工業地における複合店舗の立地など、これまではなかった土地利用が生じています。これらの状況に適切に対応し、まちの活力を持続的に発展させていくため、上位計画と連携した適切な土地利用の誘導が求められます。

また、土地利用の現状と用途地域の指定が一致していない地区の解消を図るため、実情を踏まえた土地利用の適正な誘導も必要となっています。

#### ◆都市防災上危険な地区への対応

密集市街地や斜面市街地が多く存在し、本市特有のまちなみを形成している一方で、防災上課題のある地区もあることから、地域住民の意向を踏まえ、老朽家屋の建替え等により、これらの地区への対応が必要となっています。

#### ◆空き家・空き地等の有効活用

空き家件数は増加の一途をたどっており、空き家等の発生抑制、適正管理、利活用促進、除却・跡地活用等の対応が求められています。特に市街地内の低未利用地については、有効活用が必要となっています。また、ライフスタイルが多様化する中、自然豊かな場所に住みたいと望まれる声もあることから、市街化調整区域においても、空き家や低未利用地の有効活用が必要となっています。

#### ◆市街地の適正な誘導

近年、人口集中地区における人口密度が低下する一方で、新規住宅確保のため、住宅地が郊外に向けて低密度に拡大している状況にあります。今後、人口減少が見込まれる中においても、生活の質の維持・向上を図るため、地域の状況を勘案した上で、日常生活に必要な都市機能を維持・確保できる一定程度の人口密度の確保に向けて、土地利用の効率化を進めることが必要となっています。

### 課題 2：地域内外を結ぶ道路・交通ネットワークの強化（道路・交通）

#### ◆都市間を広域的に連絡する広域幹線道路網の整備・活用

山陽自動車道や西瀬戸自動車道、中国横断自動車道尾道松江線の3つの高規格幹線道路の整備により、広域的な幹線道路網が確立され、これらの道路網を活用した交流・連携が活発に行われています。

しかし、多くの市民が利用している国・県道の幹線道路（都市計画道路）では未整備の区間があり、整備促進が必要となっています。

#### ◆地域間を連絡する幹線道路網の整備・充実

隣接都市と連絡する幹線道路等の未整備区間の整備を促進するとともに、交通渋滞が発生し

ている箇所等の交差点改良や道路線形不良箇所の改良を行うなど、都市の骨格となる都市計画道路網の整備・充実が必要となっています。

#### ◆生活に密着した都市計画道路の整備

アンケート調査によると、歩行者の安全性に関する満足度が低く、重要度が高い状況にあるため、歩道の整備やバリアフリー化等の歩行者等の安全性の確保につながる生活に身近な都市計画道路等の整備が必要となっています。

また、日常生活の交通手段は自家用車が大半を占めており、今後の高齢化の進行によって、生活交通の維持が求められています。

### 課題3：快適な生活環境の整備（都市基盤・福祉）

#### ◆生活基盤施設の適正な整備・維持管理

公共下水道の整備が遅れているため、公共下水道全体区域の再検討や効率的な下水道整備、合併処理浄化槽整備など、地域の特性を踏まえた汚水処理を進め、快適な生活環境の改善が必要となっています。

また、都市公園・緑地は、子どもの安全な遊び場や高齢者の憩いの場として、良好な住環境の形成に大きく寄与しています。今後も、既存の都市公園・緑地の長寿命化を図り、未整備の都市公園・緑地等については、利用者のニーズと役割を勘案しつつ、整備を進めることが求められています。

#### ◆ユニバーサルデザインを重視したまちづくり

従来のバリアフリーの視点に加え、近年の外国人観光客を含めた観光客の増加を視野に入れ、多数の利用が見込まれる交通拠点や都市施設等におけるサイン、ピクト表示等の整備に取り組むなど、ユニバーサルデザインを普及していく必要があります。

### 課題4：災害に強いまちづくり（防災）

#### ◆地震被害を最小限に抑える災害に強い都市の構築

今後、発生が想定されている南海トラフ巨大地震等の大規模災害から、人命と財産を守ることが重要であり、地域の防災拠点を相互に連絡する緊急輸送道路の沿道の無電柱化や、建物の耐震化が求められています。

また、都市防災上、危険性の高い地区の被害を最小限に抑えるため、居住抑制や安全な地域への移転促進、準防火地域の指定の継続や空き家等の対策による防災性の向上が必要となっています。

#### ◆土砂災害や洪水等の対策

本市では、平成28年（2016年）の豪雨に加え、平成30年（2018年）7月豪雨において甚大な被害が発生するなど、近年、自然災害が頻発化・激甚化しています。また、台風や大雨の際に、河川の氾濫や高潮等による被害も懸念されています。こうした状況を踏まえ、これまでも土砂災害危険箇所への対策や河川の浸水対策、ハザードマップの周知を徹底するな

ど、ハード・ソフトを組み合わせた対策をしてきましたが、市民の安全・安心を確保するため、総合的な防災・減災対策を一層強化していく必要があります。

#### 課題5：多様な資源を活かした地域の魅力の向上（景観・環境）

##### ◆良好な景観の保全・活用

本市が有する歴史的なまちなみ景観や豊かな自然景観の保全への取組が日本遺産の認定へ結びついています。

アンケート調査によると、自然景観やまちなみ景観に対する満足度は高く、今後も、継続的な景観の維持・保全を図るとともに、自然とのふれあいの場を創出する親水空間の整備が求められています。

また、歴史的風致の保全が求められる地区の空き家は、有効活用を図るなど、良好な景観の保全や活用が必要となっています。

##### ◆環境負荷の低減

アンケート調査によると、ごみやCO<sub>2</sub>排出等の環境問題は、関心が高くなっており、今後とも環境負荷の低減に資する取組にあわせ、河川等の水質の保全が必要です。