

## 2 石内の現状と課題

### 2-1 石内の概況

#### (1) 石内の沿革

石内は、弥生時代の遺跡があるなど、先史時代から人々が暮らし、古代においては山陽道(かげとももの道)が通り、交通の要衝でもありました。

古代においては、石内の近くまで入り海となっていたと考えられ、湯戸にある「百石」はその名残といえます。

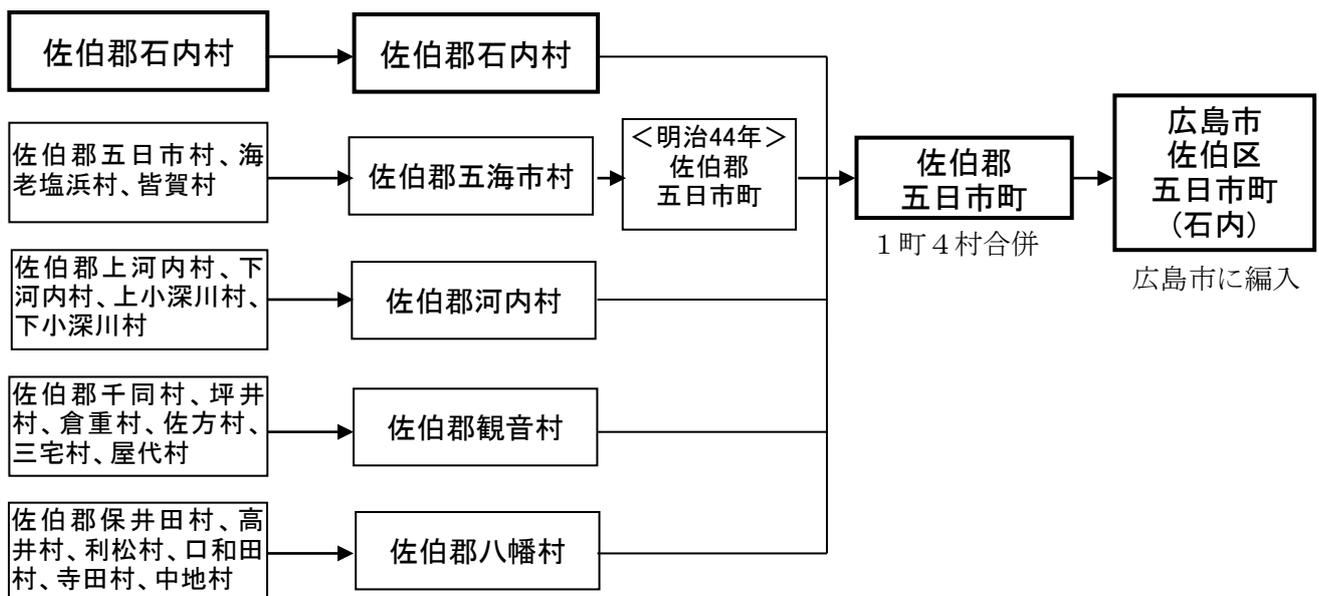
源平時代は、源氏と平家が、戦国時代には大内氏と武田氏がせめぎ合った地であり、今でも数多くの山城跡が残っています。

石内は、古くから佐伯郡石内村としてあり、明治22(1889)年の大合併時においても合併を行わず、昭和30(1955)年の五日市町(五日市町、河内村、観音村、八幡村、石内村の合併)の誕生まで、石内村として存続しました。

佐伯郡五日市町は、昭和60(1985)年に広島市に編入され、それに伴い石内は広島市佐伯区五日市町石内となりました。

#### ■石内の沿革

<明治21(1888)年当時> <明治22(1889)年大合併時> <昭和30(1955)年> <昭和60(1985)年>



#### <かげとももの道(影面道：古代山陽道)>

山陽道は、都と九州・大宰府を結び、古代においては「かげとも(影面)道」とも呼ばれていました。外国の使節が通行し、宿泊することが想定されたため、古代の7つの官道のうち唯一の「大路」に位置づけられていました。

官道には、馱馬の制といって、古代の三十里(約16km)ごとに馱を設け、各馱には20頭の馬を置き、通信・連絡や官人を次の馱までリレー式に運んでいました。

古代山陽道は石内、伴、安古市などを經由していたと考えられます。それは現在の山陽自動車道とほぼ重なるルートでもあります。

石内における「かげとももの道」については、地域の有志の方々がルートなどを調査・検討されており、本報告書でも推定ルートなどを記載しています。

なお、江戸初期の福島正則の時代に、山陽道は広島城下に移されたといわれ、西国街道とも呼ばれました。

## (2) 石内の位置・交通条件

石内は、広島市の都心から西方に、直線距離でおよそ7～8kmの所に位置し、西風新都の一角でもあります。

交通条件をみると、石内の北側に山陽自動車道五日市ICがあり、地区を縦断するように、石内バイパス(一般県道原田五日市線〔都市計画道路五日市石内線〕)や草津沼田道路(主要地方道広島湯来線〔都市計画道路草津沼田線〕)が通っています。さらに、西風新都の外環状線などが一部開通しており、交通結節点としても位置づけられます。

図 石内の位置・交通条件



### (3) 石内の地形条件

石内は、石内川やその支流沿いに形成された平地部と、それをはさむように位置する丘陵地や山地によって構成されています。

特に、石内川沿いには、幅300m～500mの帯状に平地部が約3.5kmにわたって伸びています。

また、石内川やその支流である半坂川、梶毛川、笹利川、西法寺川などな流れ、それらの源流域でもあります。



石内川沿いに帯状に伸びる平地部とその両サイドに位置する丘陵地・山地

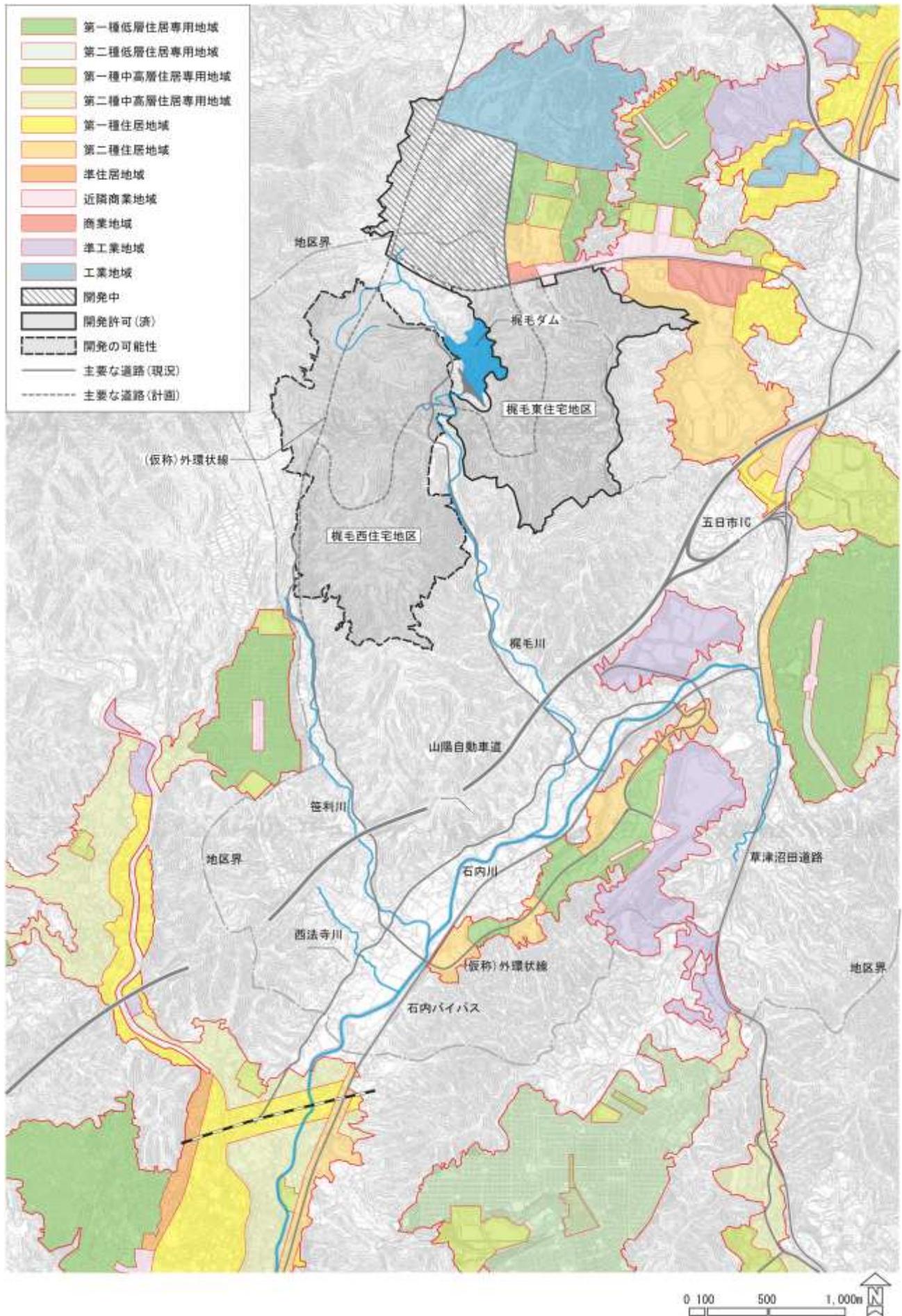
### (4) 石内の土地利用の現状と動向及び周辺状況

石内の平地部の大半は市街化調整区域で、農業集落地となっていますが、石内バイパス沿いなどでは、商業施設などが立地し、都市的な土地利用もみられます。

丘陵地や山地については、石内バイパスの近くでは石内学研地区、石内北流通地区として開発され、さらに梶毛川上流では梶毛ダムが完成し、梶毛東住宅地区の開発も進みつつあります。それ以外については、森林に覆われ源流域としての役割も担っています。

また、石内の隣接地のうち、北側の大塚には広域公園や住宅団地などが位置し、現在も開発が進んでおり、南の五日市側も市街化区域が広がっています。

図 石内及び周辺地区の土地利用の状況



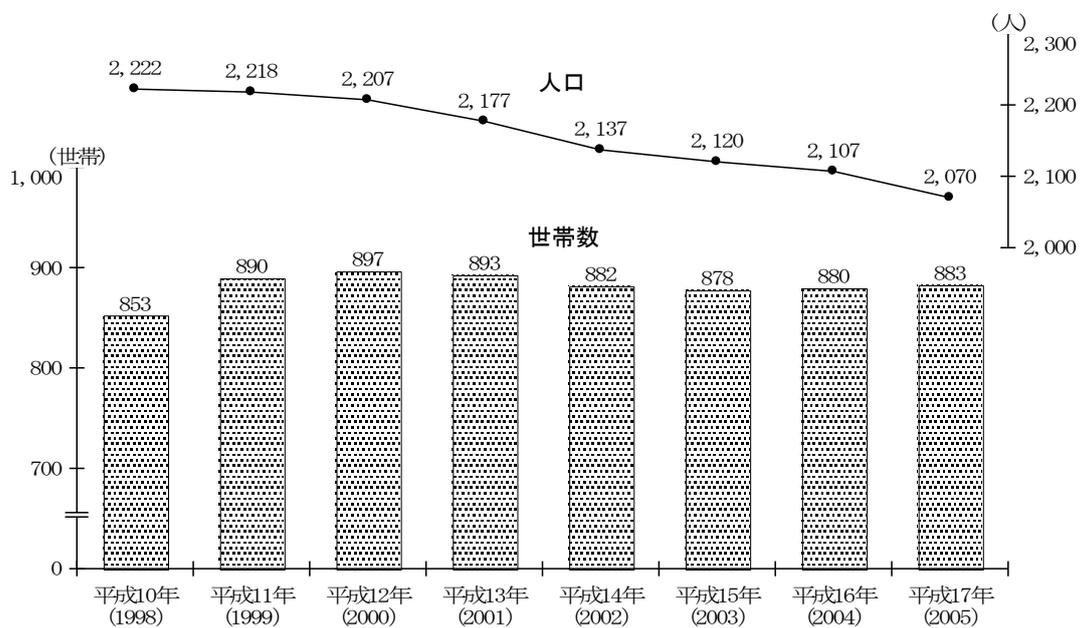
### (5) 石内の人口・世帯の推移

石内の人口は、平成17(2005)年において2,070人(住民基本台帳、9月末)であり、減少傾向にあります。

また、世帯数は横ばい状態にあり、その結果、1世帯当たり人員は減少しています。

一方、同じ石内小学校区である丘陵部では、住宅団地(石内南一丁目・二丁目・四丁目：杜の街)が開発され、人口が増加し、それによって石内小学校の校舎の増築などが課題としてあがっています。

図 石内の人口・世帯の推移



資料：住民基本台帳(各年9月末現在)