

西風新都の建設
Seifu-Shinto
Construction

西風新都の建設は、本市の都市構造を一点集中型から多心型に変えていくという基本的な考え方のもとに、豊富な土地資源と優れた立地条件を持つ沼田・石内地区の丘陵地約4,570haを、広島市が今後も飛躍・発展するための先導的開発地区として位置づけ、ここに「住み」「働き」「学び」「憩う」という複合的な機能を備えた、人口10万人規模の新たな都市拠点を行政、民間開発事業者、地域住民の適切な役割分担と協力関係のもとに建設するものである。

Seifu-Shinto Construction The Seifu-Shinto project derives from Hiroshima's fundamental intention to grow away from a structure that revolves around a single "downtown" and toward a multi-core metropolitan area. Located on 4,570 hectares of property in the hills of the Numata-Ishiuchi District, with its abundant land resources and excellent location, Seifu-Shinto is the City of Hiroshima's leading development project. A model of cooperation and rational division of labor among the government, private developers, and local residents, this multifunctional city-within-a-city will have housing, workplaces, schools, and recreation everything required by the anticipated population of 100,000. Seifu-Shinto will be an exciting site of growth and

宇品内港地区、出島地区の開発の推進
(広島ポータル・ネットワーク2の推進)

Massive Modernization in the Ujina-Dejima District (Hiroshima Port Renaissance 2)

宇品・出島地区は、瀬戸内海交通の要衝であるとともに、本市の東西・南北の交通軸の結節点として重要な位置にあり、また、開発可能な空間や利用可能な自然を有しているなど、広島の将来の発展にとって大きな可能性を持った地区である。
このため、ひろしまの海の玄関として、また、臨海部の活性化を主導する広域拠点の中心地区として、国際化に対応した港湾施設の整備や国際的な人・もの・情報の交流拠点を形成する。

Massive Modernization in the Ujina-Dejima District (Hiroshima Port Renaissance 2) The Ujina-Dejima District has great potential in Hiroshima's future development for a variety of reasons. It is a key junction for Seto Inland Sea transport and an important urban hub on both the north-south and east-west transportation axes. It has unused land available both for development and nature preservation. For these reasons, we are constructing facilities for international transport to develop the port as a base for globalization, that is, the global exchange of people, goods, and information. We position it as

都市再生緊急整備
地域指定による
民間開発の促進
(広島駅周辺地域の
市街地整備の推進)

Promotion of Private Development by Designation of Urgent Development for City Revitalization (Promotion of Urban Development in the Hiroshima Station Vicinity)

平成15年(2003年)7月、都市再生特別措置法に基づいて、「広島駅周辺地域」を都市再生緊急整備地域(都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域)に指定する政令が公布され、同時に、地域整備の方針が定められた。
都市再生緊急整備地域に指定されたことにより、域内では、一定の要件を満たす都市開発事業を行う民間事業者は、
無利子貸付などの金融支援を受けること
都市計画の提案や都市計画手続期間の短縮を受けることなどが可能となる。
【地域整備の方針】
広島市の都心の一角を形成している広島駅周辺地域において、広域交通結節点である地域の特性を活かし、都心機能の充実・強化に資する複合拠点を形成
・広島駅南口地区において、敷地の共同化等により、商業を主体とした高次都市機能を強化
・広島駅北口地区において、大規模な低・未利用地等の土地利用転換や高度利用により、業務等の多機能拠点を形成
・貨物ヤード跡地地区において、広島市のシンボルとなる新たなにぎわいの都市拠点を形成
・猿猴川に面した地区において、水の都ひろしまにふさわしい魅力ある水辺空間を活かした回遊性のあるまちづくりを展開

Promotion of Private Development by Designation of Urgent Development for City Revitalization (Promotion of Urban Development in the Hiroshima Station Vicinity)
In July 2003, based on the Special Measures for City Revitalization, a government ordinance was issued designating the Hiroshima Station Vicinity Urgent Development District for City Revitalization (a priority district as a base for urgent redevelopment through urban development projects, etc.). At the same time, district development policies were determined.
As a result of designation as an Urgent Development District for City Revitalization, private developers in the district that meet certain conditions may:
(1) receive financial support, such as no-interest loans.
(2) receive town planning suggestions and benefit from a shortened period for town planning procedures.

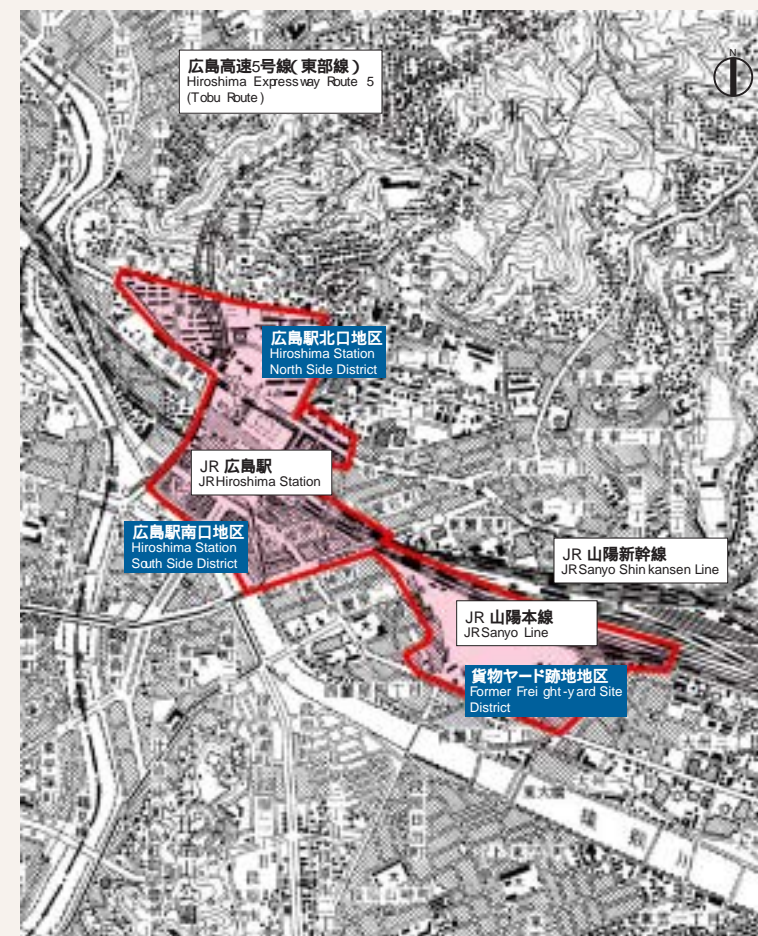
【Policies for District Development】
Utilizing the district's special feature as a major transportation hub, the Hiroshima Station vicinity, which is in downtown Hiroshima, will be developed into an urban core maximizing and reinforcing city functions.
・ In the Hiroshima Station South Side vicinity, commercial urban functions will be improved and enhanced through joint utilization of space by stores and other entities.
・ In the Hiroshima Station North Side vicinity, by converting large plots of under-used or unused land to high-level use, we will create a multi-

西風新都
Seifu-Shinto

宇品内港地区、出島地区
Ujina-Dejima District



都市再生緊急整備地域
(区域図)
Urban Development
District for City
Revitalization
(District Map)



「水の都ひろしま」
構想の推進
Promotion of
"the Aquapolis
Hiroshima" Concept

本市の代表的な魅力資源である川や海について、その魅力をより一層引き出していくために、水辺等における都市の楽しみ方の創出、都市観光の主要な舞台づくり及び水の都にふさわしい風景づくりをめざし、平成15年(2003年)1月に「水の都ひろしま」構想を策定した。

構想では、「水の都ひろしま」実現のための基本方針として、三つの柱と行動指針である20の方針を掲げている。

【三つの柱】

- (1) つかう～市民による水辺の活用
- (2) つくる～水辺空間の整備とまちづくりの一体化
- (3) つなぐ～水辺のネットワークと水の都の仕組づくり

この構想を「よりどころ」に、民間の創意工夫を最大限生かしながら、市民と行政の協働により「水の都ひろしま」の実現を推進する。

「水の都ひろしま」の実現に向けて重点的に取り組む「モデル地区・モデル事業の設定と実験的な取り組みの推進」などが平成14年(2002年)7月に都市再生プロジェクトに選定されたことから、これを一つの推進力としながら、河川や河岸緑地における社会実験を実施する。

また、平成15年(2003年)10月には、「水の都ひろしま」の実現に向けた様々な取り組みを計画的かつ効果的に進めるための実施計画として、「水の都ひろしま」推進計画を策定した。

この推進計画に基づき、四つのモデル地区において「オープンカフェ通り」や「水辺のコンサート」など重要性の高い事業を優先的に実施するとともに、市民活動の支援や水辺利用のルールづくりなど、「水の都ひろしま」を推進するために必要な基盤づくりを進める。

Promotion of "the Aquapolis Hiroshima" Concept In order to further enhance the appeal of Hiroshima's key scenic resources (its rivers and sea) and create new ways of enjoying these waters and their waterfronts, the City of Hiroshima adopted the "Aquapolis Hiroshima" concept in January 2003. Our intent is to build the major foundations for city tourism and to create entrancing views of land.

This concept puts forth the basic concepts for realization of the "aquapolis." These are comprised of three central principles and 20 action plans.

Three central principles:

- (1) "Use" Increase use of waterfronts by the citizens
- (2) "Create" Integrate waterfront facilities with overall urban development
- (3) "Link" Create a waterfront network and a structure to support the Aquapolis concept

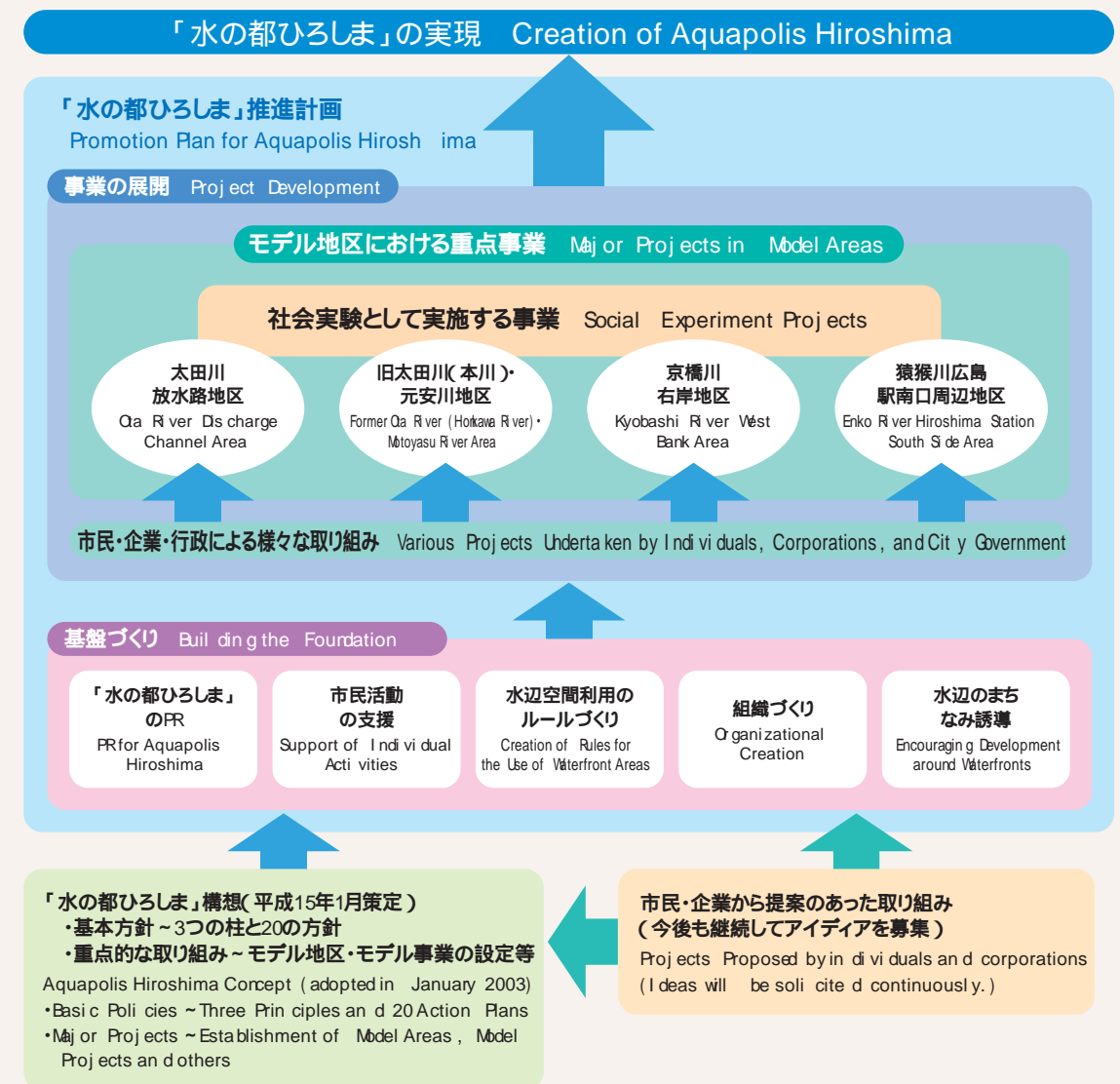
Based on this concept, we aim to promote profitable uses of rivers, sea, and waterfronts, making the best use of private ingenuity and initiatives. We intend to evolve into "Aquapolis Hiroshima" through cooperation between citizens and government.

In July 2002, "Promotion of Establishment of Model Areas, Model Projects and Test Projects" was incorporated into the City Reconstruction Project as a major guideline for the creation of "Aquapolis Hiroshima." This plan is an important driving force behind social experiments involving rivers and

We have also adopted the Promotion Plan for Aquapolis Hiroshima in October 2003. This action plan incorporates a variety of systematic and effective measures to work toward this goal.

Based on this promotion plan, we are proceeding with creating the necessary foundation for becoming Aquapolis Hiroshima. In four model areas, we are prioritizing major projects, including waterfront open cafes and holding waterfront concerts. We are simultaneously developing the rules for supporting citizen activities and use of waterfront spaces.

「水の都ひろしま」
構想推進の体系
System for Promotion
of Aquapolis Hiroshima
Concept



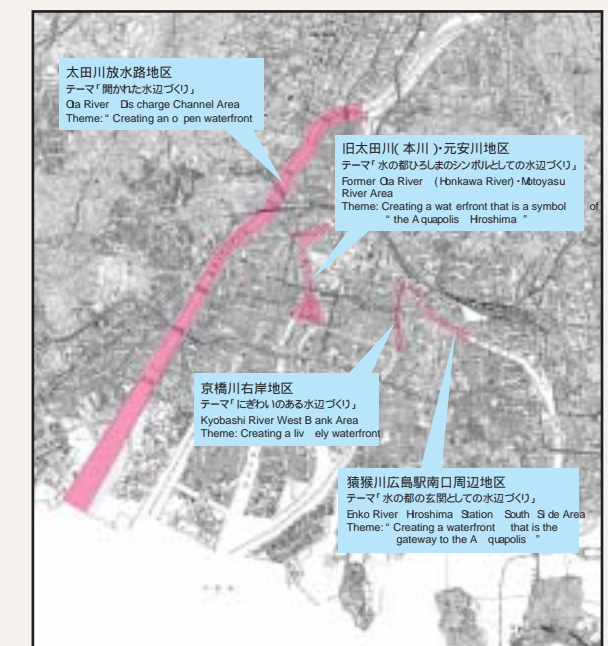
京橋川右岸での
オープンカフェ
Open Café on
the West Bank of
the Kyobashi River



基町環境護岸での
コンサート
Concerts on the
Mitorachi Riverbank



モデル地区と各地区のテーマ
Model Areas and Themes



総合的な交通体系の整備
Construction of a Systematic Network of Urban Highways

人・もの・情報の交流の多様化、広域化及び高速化、地域間の連帯強化に対応し、総合的な交通ネットワークの構築を図る必要がある。

このうち、道路については、中国地方の連携を強化する中国横断自動車道などの整備とともに、都心と広域拠点、高規格幹線道路のインターチェンジ等を結ぶ「広島高速道路」（指定都市高速道路）などの広域幹線道路の整備を促進する必要がある。さらに、本市の都市機能の強化とともに都市内交通の円滑化を図るため、放射・環状型道路網の整備やこれらにアクセスし、良好な市街地の形成を図るための幹線道路や補助幹線道路の整備を推進する。

公共交通機関については、JR山陽新幹線や在来線、都市間バスなどの都市間を結ぶ交通機関の利便性の向上を図るとともに、都市内の新たな基幹的交通施設となる新交通ネットワークを整備する。

また、バスや路面電車などの既存公共交通機関の機能強化や利便性の向上を促進する。

Construction of a Systematic Network of Urban Highways

A systematic transportation network is required to cope with the intensification of linkages between formerly separate communities as well as diversification, regionalization, and acceleration in exchanges of people, goods, and information. In addition to constructing the Trans-Chugoku Highway, thereby improving linkages in the Chugoku-Shikoku Region, it has become vitally necessary to build such regional highways as the Hiroshima Freeways (designated city expressways), which are high-grade highway interchanges linking city centers with outlying bases. To improve transportation within the city, thus strengthening related urban functions, a hub, spoke, and perimeter highway network must be constructed along with supplementary highways and arterial surface roads designed to make city streets more convenient.

Simultaneously, public transportation linking cities (inter-city buses, local JR lines, the JR Sanyo Shinkansen Line) must offer greater convenience, and a new transit network will be built

新たな公共交通体系図
Construction of a Systematic Network of Urban Highways



放射・環状型道路網計画図
Radial and Ring Road Network



凡例 Key

- 都心部環状型道路 (City Centre Ring Road)
- 中心市街地環状型道路 (Main Urban Area Ring Road)
- 周辺市街地環状型道路 (Suburban Area Ring Road)
- 放射道路 (Radial Road)
- 自動車専用道路網計画(計画) (Motorway Network Plan (Planned))
- 自動車専用道路網計画(構想) (Motorway Network Plan (Conceptual))

新交通ネットワークの整備

Map Legend and Part Out in Astrakline

凡例 Legend	路線名 Name of line	事業費(市負担額) Project cost (City's share)	事業期間(おおむねの完成目標) Project period (Rough completion target)	区間距離(中間駅数) Interval distance (Number of intermediate stations)
●●●●●	西風新都線 (Seifu-Shinto Line)	約700億円(約385) Roughly ¥700 billion (Roughly ¥38.5 billion)	第1期(策定から15年後) First period (15 years from the adoption)	約6.2キロ(4駅) Roughly 6.2 km (4 stations)

構造 / 高架方式、一部トンネル
Structure: Elevated track with tunnel construction

●●●●●	東西線 (Tozai Line)	約1,700億円(約1,060) Roughly ¥170 billion (Roughly ¥106 billion)	第2期(策定から20年後) Second period (20 years from the adoption)	約5.4キロ(5駅) Roughly 5.4 km (5 stations)
-------	------------------	--	--	--

構造 / 地下方式、ただし、JR西広島駅から西観音町交差点付近は高架、広島駅接続部は高架または地下。
Structure: Underground, except for the elevated section between JR Nishi-Hiroshima Station and the Nishi-Kan-on-machi intersection. The section that connects to Hiroshima Station will be elevated or underground.

▼▼▼▼▼	南北線 (Nanboku Line)	約600億円(約430) Roughly ¥60 billion (Roughly ¥43 billion)	第2期(同上) Second period (same as above)	約1.4キロ(2駅) Roughly 1.4 km (2 stations)
-------	--------------------	--	---------------------------------------	--

構造 / 地下方式
Structure: Underground

それぞれの構造は景観や地上交通などに配慮。全線開通時の1日の利用者数は、西風新都線約3万人、東西線約10万人、南北線約2万人と見込んでいる。
(現在アストラムラインの利用状況などを踏まえ、概しく推計。)
Each structure will be planned with consideration for appearance and surface transportation. When all lines are open, the projected number of users per day is as follows: Seifu-Shinto Line: roughly 30,000; Tozai Line: roughly 100,000; Nanboku Line: 20,000 (Conservative estimates based on use of the Astrakline at present.)

既存交通

Existing Transportation

凡例 Legend	内容 Content	おおむねの完成目標 Rough completion target
○	路面電車 Street cars	策定から5年後 Five years from the adoption
●	バス Buses	策定から6~15年後 6~15 years from the adoption
→	都心部への移動時間短縮(路面電車ルート改善) Reduce travel time to the city center. (Improve street car routes)	策定から6~15年後 6~15 years from the adoption
□	バスターミナル新設・拡充 New bus terminal construction; bus terminal improvement	主にアストラムラインの整備にあわせて 主要にアストラムラインの整備にあわせて