

道路
Road

道路
Road

道路は、円滑な都市活動の確保、市街地の骨格形成、都市環境の改善等の様々な目的を持つ極めて重要な施設である。このため、重要な道路については、都市施設として都市計画決定して整備を進めている。

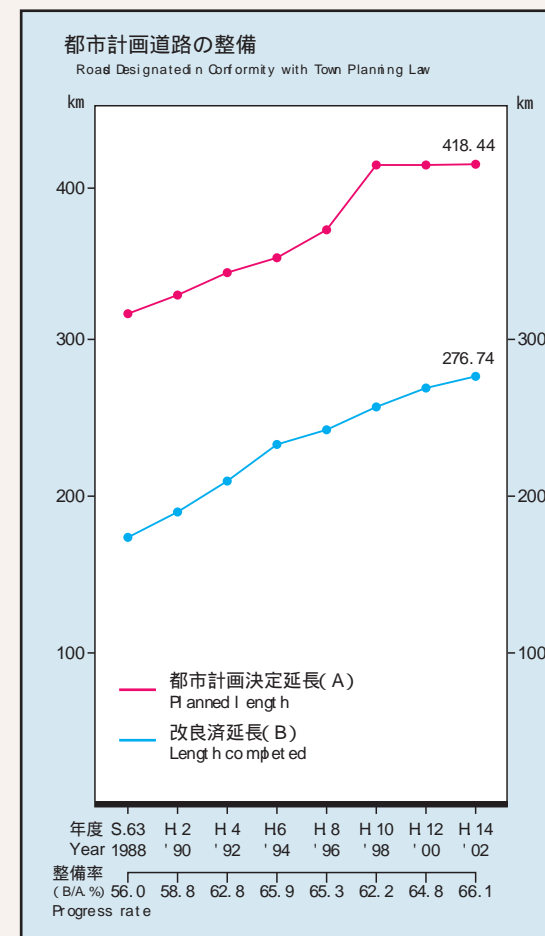
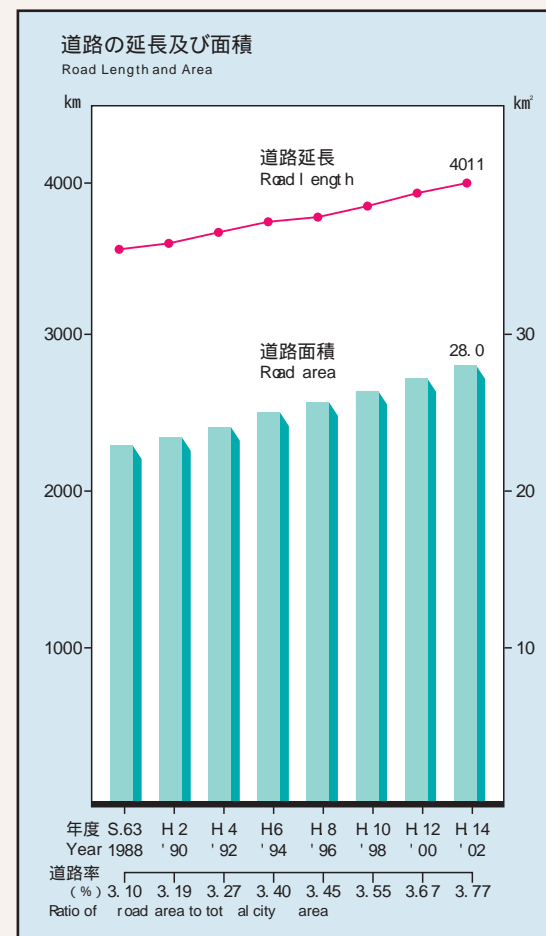
本市の旧市内における都市計画道路は、昭和3年に29路線が決定されたのが最初である。同5年から事業に着手したが、工事半ばにして戦争を迎え中断した。昭和20年の原爆による罹災を機に、新たな復興計画がスタートすることとなり、昭和27年には27路線が広島平和記念都市建設計画の根幹として決定された。その後周辺市街地の整備等に関連し、数次にわたる変更が行なわれ、平成14年度末現在、合併編入分も含めて、146路線、総延長約418kmで、整備率は約66.1%となっている。

広島市の道路網は、この他道路法に基づく高速自動車国道、一般国道、県道、市道により形成され、道路延長全体（高速自動車国道は除く。）では約4,011km、面積約28.0km²で市域面積の約3.77%を占めている。

Roads A city's roads play a critical role in forming the basic urban framework, improving the urban environment and facilitating day-to-day functioning. By means of the process of designation and planning, Hiroshima City has pushed forward the construction of major roads in the city. In 1928, 29 routes were designated in conformity with the Town Planning Law. Construction began in 1930, but was discontinued due to World War II.

Planning for reconstruction was begun again in 1945 after the atomic bombing. In 1952, 27 routes were designated as the nucleus of the Hiroshima Peace Memorial City Construction Plan. Later, as postwar reconstruction programmes boosted the development of peripheral urban areas and neighbouring municipalities were incorporated into the city, some of these routes were modified and new routes were added to the plan. As of March 2003, there were 146 routes, with a total length of 418 kilometres, which represent approximately 66.1% of the roads proposed in the plan.

In conformity with the Road Law the remainder of Hiroshima's road network is composed of national expressways, national highways, prefectural roads and municipal roads. There are 4,011 kilometres of roads



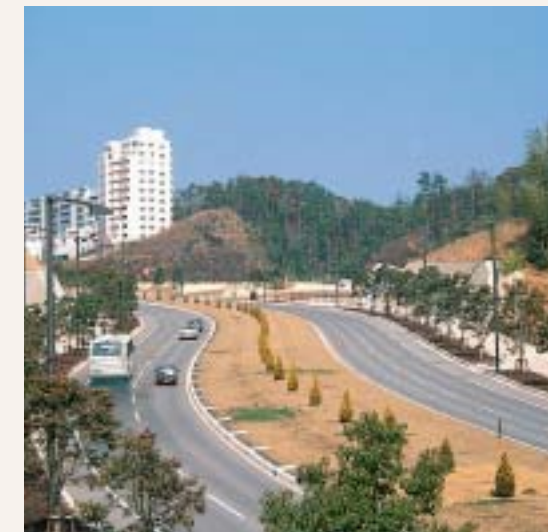
平和大通り
(平成14年)
Peace Boulevard
(HundredMetre Road)
(2002)



平和大通り
(昭和47年)
Peace Boulevard
(HundredMetre Road)
(1972)



西風新都中央線
Seifu-Shinto
Chuo Route



広島南道路
Hiroshima-minami
Road



都市高速鉄道

Urban Rapid Rail / Guideway Transit Systems

都市高速鉄道
Urban Rapid Rail / Guideway Transit Systems

広島市の安川流域を中心とする北西部地域では、昭和40年代から急激な宅地開発が行われ、短期間に人口が急増した。

このため、道路等の都市基盤整備が追いつかず、広島都市圏の中でも、特に深刻な交通問題が生じていた。

この問題を抜本的に解決する施策として、国と広島市は交通需要に見合った交通機関である新交通システムを導入することを決め、中区紙屋町と安佐南区長楽寺を結ぶ約12.7kmの区間を昭和63年に都市高速鉄道として都市計画決定した。さらに、平成3年には、多心型都市づくりにおける広域拠点である西風新都の開発を促進するため、安佐南区長楽寺から西風新都内の広島広域公園までの区間約5.7kmの都市計画変更（延伸）を行った。

工事は、平成元年2月に着手し、平成6年8月に全国で9番目の新交通システム「アストラムライン」として開業した。

この新交通システムは、道路内に建設した軌道上に、コンピューター制御によってゴムタイヤ式の車両を走らせる交通機関である。

新交通システムの特徴は、専用の軌道上を電気を動力とするゴムタイヤ車両が走行するため、大気汚染がなく騒音・振動も少ないことやダイヤどおり正確な運行が可能であることなどである。

区間の大部分は複線高架式であるが、都心部では都市景観の保全及び道路空間の有効活用の観点から一部地下式となっている。

車両は6両編成、定員は286人で、平均利用者数は1日当たり概ね50,000人前後（平成15年度）である。

なお、総事業費は約1,744億円であった。

Urban Rapid Rail / Guideway Transit Systems Beginning in the late 1960s, the northwestern area of Hiroshima underwent rapid residential development and substantial population increases in a short period of time, particularly in the areas along the Yasu River.

The city was unable to provide the required services or facilities, including trunk roads, at a pace sufficient to keep up with the community's needs, and severe transportation problems ensued.

A radical solution was required. Therefore, the national government and the city government together made a decision to introduce a new transit system to meet traffic demands. In 1988, a plan calling for the construction of a new transit system was designated under the category "Urban Rapid Rail / Guideway Transit Systems," under the terms of the Town Planning Law. The plan was initially to link Kamiya-cho in Nakasu Ward with Chōrakuji in Asaminami Ward, extending for approximately 12.7 kilometres. In 1991, in order to promote the development of a new town known as Seifu-Shinto, which was planned as a regional centre for the "polycentralization" of the city structure, an extension of the system was approved to cover 5.7 kilometres between Chōrakuji and Hiroshima Regional Park in Seifu-Shinto.

Construction work began in February 1989. The transit system, named "Astramline," was opened to the public in August 1994. The Astramline is the ninth new transit system in Japan.

The transit system consists of computer-controlled trains that run on rubber tyres on an exclusive track built above or below highways.

The trains do not cause local air pollution since they are powered by electricity and their rubber tyres keep noise and vibration to a minimum. In addition, the trains' operation can be precisely controlled to match the timetable.

Although most of this system is composed of an elevated dual track, the track in the city centre is placed underground to preserve the urban landscape and use road space efficiently.

Each train consists of six carriages and

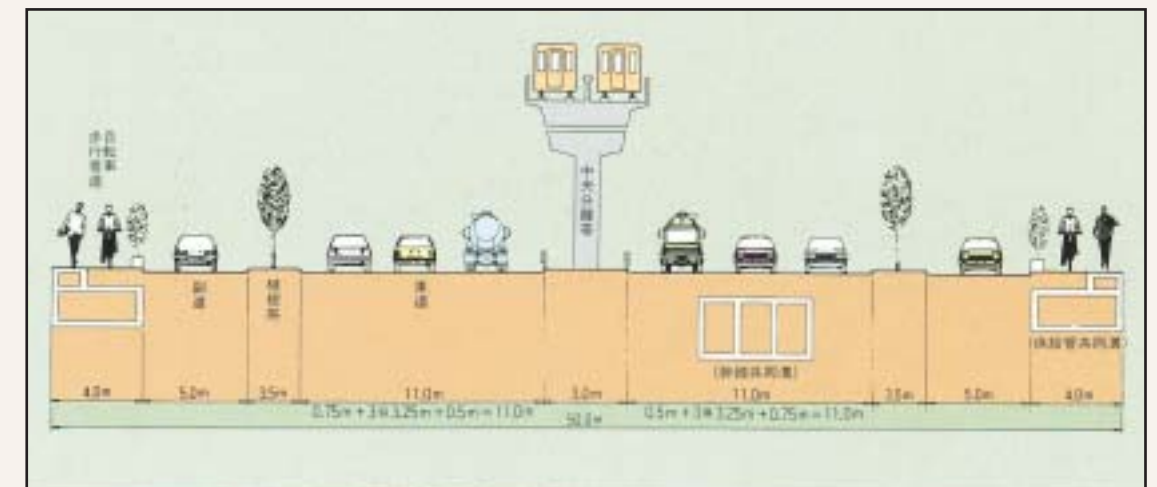
地下駅の
プラットフォーム
Platform of
Underground
Station



中筋沼田線区間の
駅舎
Station Building in
Nakasuji-Nurata
Route Section



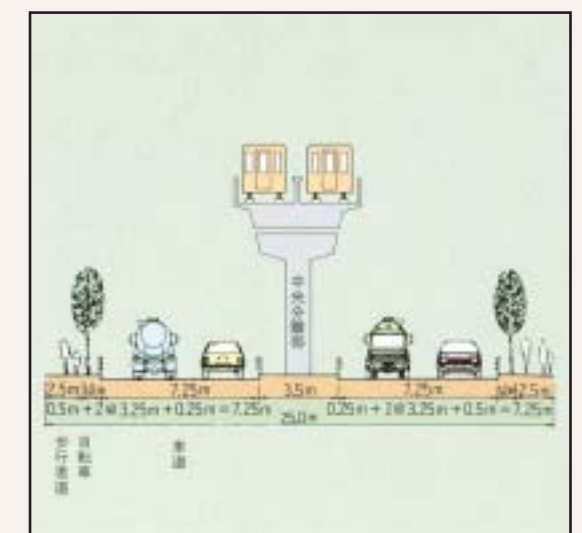
標準断面図
(祇園新道線区間)
Cross Section
(Gion-Shindo
Section)



アストラムラインの
ルート
Astramline Route



標準断面図
(中筋沼田線区間)
Cross Section
(Nakasuji-Nurata
Route Section)



高架区間を
走行中の
アストラムライン
Astramline Vehicles
Travelling along
Elevated Track



駐車場
Parking Facilities

自動車駐車場
Car Parking

広島市の都心部では、違法駐車などの増加による道路交通機能の低下が交通混雑の一因となっており、駐車対策が、都心部の商業・業務活動等の都市機能の維持発展のための課題の一つとなっている。

このため、本市では都心部の駐車対策として駐車場整備地区(1,013.3ha)及び周辺地区等を定め、これらの地区内の一定規模以上の建築物の新築等に対して、駐車場の整備を義務づけている。

また、現在7ヶ所(約2,600台分)の駐車場を都市計画決定しており、6ヶ所(約2,400台)を供用している。このうち基町地区の4ヶ所(約1,300台)の駐車場については、地下道路でネットワークを形成しており、都市交通の円滑化と快適な都市環境づくりに貢献している。

自転車等駐車場
Parking facilities for two-wheeled vehicles

広島市では、自転車等の放置が社会問題として深刻化している繁華街や駅周辺を中心に自転車等駐車場の建設を進めており、平成16年4月1日現在で、101ヶ所、約32,588台分を確保している。

このうち、7ヶ所(約7,600台分)を都市計画決定している。

また、これらの自転車等駐車場の整備にあわせて自転車等放置規制区域を指定し、駐輪指導や放置自転車等の排除に努めている。

さらに、近隣商業地域及び商業地域内の一定規模以上の特定用途の施設の新築等に対して、自転車等駐車場の整備を義務づけている。

Car Parking An increase in illegal parking has contributed to traffic congestion in central Hiroshima. An overall strategy to provide adequate parking facilities that will promote development throughout the city has become an important civic concern.

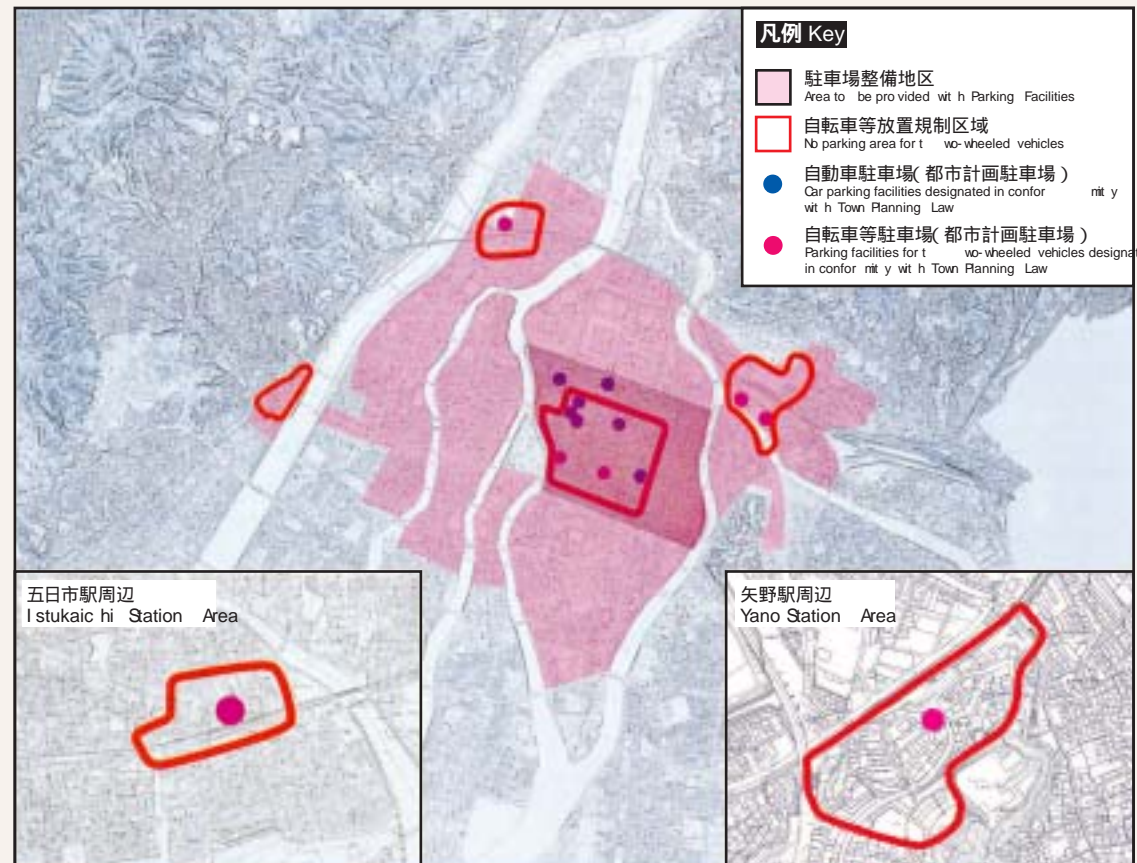
Hiroshima City has determined that in selected areas, one in the central part of the city (1013.3 hectares), and others in the surrounding region, constructed buildings with a certain floor space must meet minimum parking space requirements. In accordance with the Town Planning Law the city decided to undertake projects for seven car parks. Six of them with a total capacity of 2,400 cars are presently in use. Four of these parking facilities, with a total capacity of 1,300 cars, are in the Motomachi district, forming a network joined by

Parking facilities for two-wheeled vehicles In Hiroshima City, congestion caused by parking two-wheeled vehicles has become a serious problem. Efforts have been made to provide more parking facilities for two-wheeled vehicles in retail areas and near railway stations. As of April 1, 2004, parking space was available for 32,588 vehicles in 101 locations. Seven of these locations, with a total capacity of 7,600 vehicles, have been designated in conformity with the Town Planning Law.

At the same time the city has designated areas where two-wheeled vehicles may not be parked and is encouraging citizens to park them properly and is working to eliminate illegal parking.

Furthermore, new buildings, with a specific size and use, built in the areas designated as Commercial Zones and Neighbourhood Commercial Zones are required

都市計画駐車場等の位置
Parking Facilities for Cars and Two-wheeled Vehicles Designated in Conformity with Town Planning Law



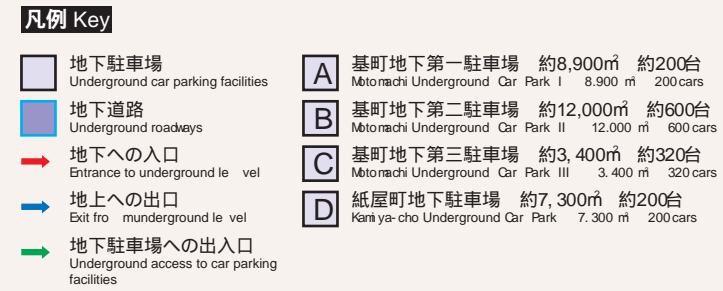
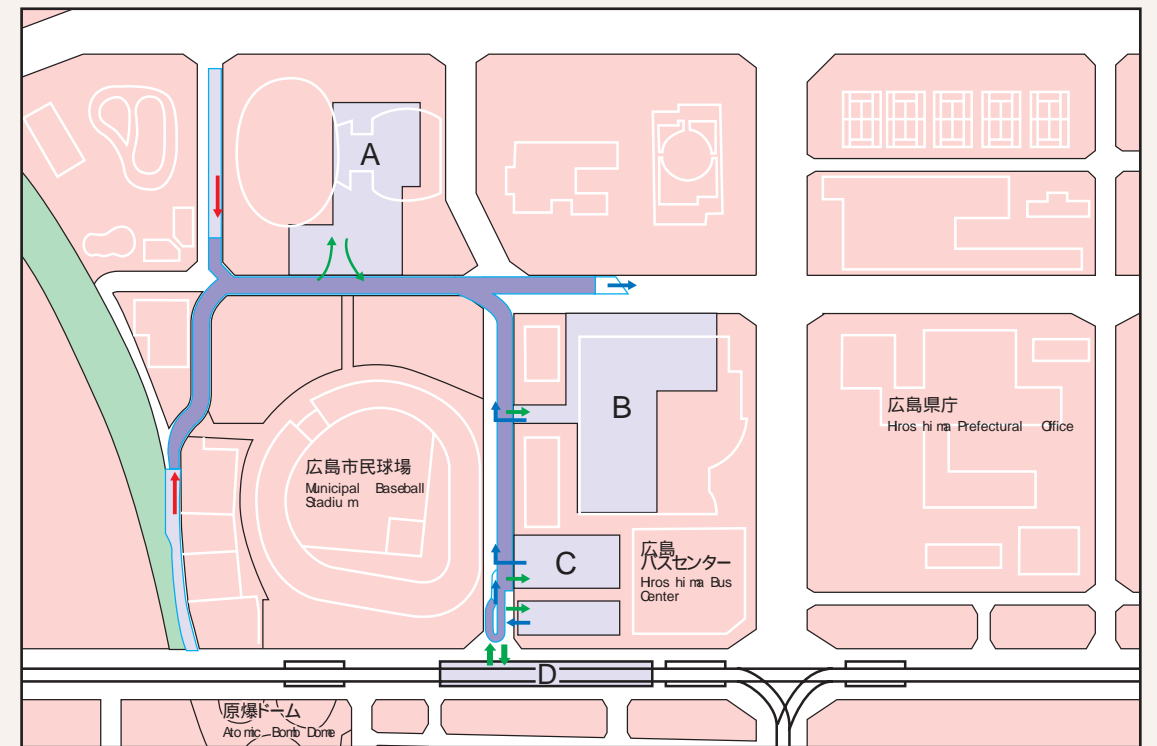
基町駐車場
Motomachi Car Park



大手町
自転車等駐車場
Otomachi
Parking Facilities for two-wheeled vehicles



基町地下駐車場ネットワーク
Motomachi Underground Car Parking Network



ターミナル
Transportation Terminals

バスターミナル
Bus Terminals

広島市では、現在、4か所の自動車ターミナルを都市計画決定しており、全て供用している。

広島バスセンター(35バス)は、本市の都心である紙屋町に位置し、郊外線等が乗り入れている。1日あたりの乗入台数は、平成15年度で1,795台となっている。

中筋・大町・上安の各バスターミナルは、平成6年に開業した新交通システム「アストラムライン」とバスとの連続性・一体性を確保し、利用者の利便性の向上を図ることを目的に整備したもので、アストラムライン各駅と団地間などを結ぶバスが乗り入れている。

広島駅
Hiroshima Station

明治27年6月に山陽鉄道が広島まで開通して以来、都市間を結ぶ鉄道の結節点として、広島駅は重要な役割を担っている。

昭和39年10月には山陽本線的全線が電化され、昭和50年3月には山陽新幹線が博多まで開通した。これにより、東京をはじめとする日本の主要都市が1日行動圏となり、広島駅は本市の陸の玄関口として重要な役割を担っている。

広島駅の利用客は、山陽新幹線の開業の昭和50年度に増加を示し、平成14年度で日平均約69,600人の乗車客となっている。

広島港
Hiroshima Port

明治17年から明治22年にかけて、地元産業の発展を願い、宇品港の築港工事が行われた。これは、瀬戸内海で初めて行われた近代港湾工事であった。

その後、広島市が軍都としての性格を強めるにつれて、広島港も軍事輸送基地としての性格を持たれることとなった。

戦後は、産業の急成長に伴い、埠頭・岸壁等の港湾施設が強化され、産業活動の重要な拠点となっている。

フェリー、旅客船は、九州、四国及び瀬戸内海の島々へ9の定期航路をもち、170便/日が就航している。また、平成14年10月より韓国釜山と本市を結ぶ広島市初の国際定期フェリーが週3便就航している。平成14年における年間乗降客は約300万人(日平均約8,200人)、海上出入り貨物は1,580万フレート・トンである。

広島西飛行場
及び広島空港
Hiroshima-Nishi
Airport and
Hiroshima Airport

国が設置・管理する広島空港は、昭和36年9月に西区観音新町(現広島西飛行場)に開港したが、滑走路長が1,800mと短く、増大する航空需要への対応が困難となったことなどから、豊田郡本郷町に移転することとなり、平成5年10月29日、2,500m滑走路を有する中四国の拠点空港として開港した。平成13年1月には3,000m滑走路が供用開始され、欧米への直行便就航が可能となった。

現在、国内定期便については、東京、札幌、仙台、成田、沖縄の5路線が、国際定期便については、ソウル、大連・北京、大連・ハルビン、上海の4路線(5都市)がそれぞれ運航されているほか、台湾、アメリカ等への国際チャーター便が数多く運航され、平成14年度の利用者は、国内・国際合わせて、約344万人(国際チャーター便を除く)となっている。

一方、広島県が設置・管理する広島西飛行場は、旧広島空港跡地を活用し、新たに全国初のコミューター・小型機専用飛行場として、平成5年10月29日に開港した。

現在、新潟、宮崎、鹿児島を結ぶ3路線が運航され、平成14年度の利用者数は約13.5万人となっている。

Bus Terminals In conformity with the Town Planning Law the city planned four motor vehicle terminals and presently all of them are in operation.

The Hiroshima Bus Center, with 35 berths, is located downtown in Kamiya-cho, and is used by the suburban bus lines and others. In 2003, the daily total of arrivals and departures was 1,795.

The bus terminals at Nakasuji, Omachi, and Kamiyasu were added to the bus system to help connect and unify it with the Astramline (the new transit system opened in 1994). These additions improve user convenience. For example, buses join each Astramline

Hiroshima Station Hiroshima Station has played an important role since June 1894, when the Sanyo Railway was extended to the city, first as a terminus and later as a junction for intercity rail travel. Electrification of the Sanyo Main Line was completed in October 1964.

The Sanyo Shinkansen (New Bullet Train) was opened to Hakata in March 1975. As a result, it became possible to make a round trip to Tokyo and other major Japanese cities in one day. In fiscal 2003, an average of 69,600 per day; a fact which reflects the station's

Hiroshima Port Hiroshima Port was constructed between 1884 and 1889 to promote development of local industry. This was the first modern port construction project undertaken in the Seto Inland Sea. As Hiroshima's importance as a military centre grew, Hiroshima Port came to be used more and more as a military transport centre.

Since the end of World War II, such port facilities as wharves and docks expanded as industry grew and the port is now an important area of industrial activity.

The nine regular routes of ferries and other passenger vessels to Kyushu, Shikoku, and islands in the Seto Inland Sea, run at the rate of a total 170 trips a day. In October 2002, Hiroshima opened its first regular international ferry line offering service three times a week between Busan, South Korea

Hiroshima-Nishi Airport and Hiroshima Airport Hiroshima Airport (now Hiroshima-Nishi Airport), which was built and operated by the national government, opened in September 1961 in Kannon-shi-n-machi in Nishi-ku. Because the runway was only 1,800 meters, it could not meet needs for airport expansion. It was decided to build a new airport in Hongo Town, Toyota County. It opened on October 29, 1993, as the hub airport for the Chugoku-Shikoku region, with 2,500 meters of runway. In January 2001, an additional 3,000 meters of runway opened, enabling direct flights to the United States and Europe.

Regular domestic service offered at this time is to Tokyo, Sapporo, Sendai, Narita, and Okinawa. Regular international service is four routes (five cities) to Seoul, Dalian-Beijing, Dalian-Harbin and Shanghai. Many international charter flights also operate to Taiwan, the U.S., and other destinations. The total number of international and domestic passengers (excluding international charter flights) using the airport in 2002 was approximately 3.44 million.

Meanwhile, built on the site of the former Hiroshima Airport and operated by Hiroshima Prefectural Government, Hiroshima-Nishi Airport reopened on October 29, 1993 as the nation's first airport for small commuter planes.

Currently, it operates three routes, offering service to Niigata, Miyazaki, and Kagoshima. The total number of passengers in 2002 was approximately 135,000.

広島バスセンター
Hiroshima Bus Center



広島駅
Hiroshima Station



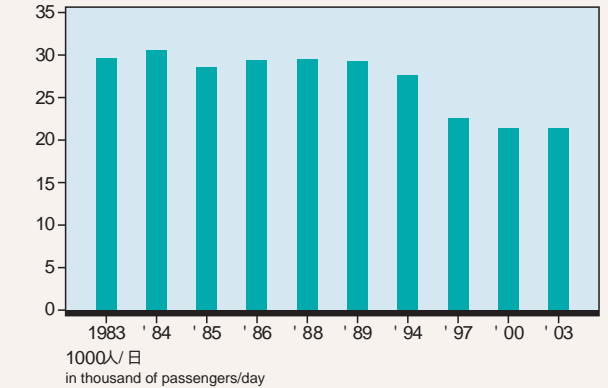
広島港
Hiroshima Port



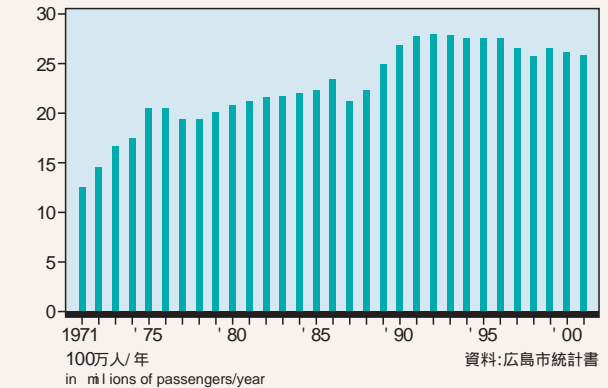
広島西飛行場
Hiroshima-Nishi Airport



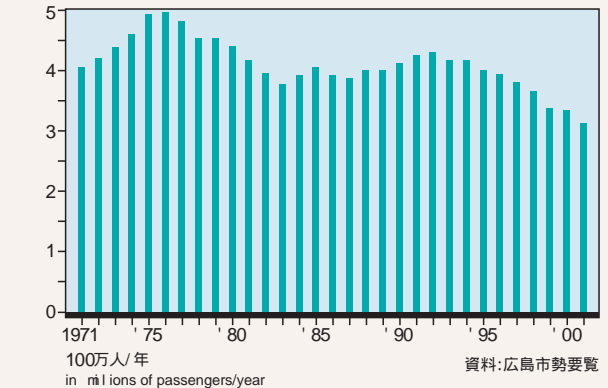
広島バスセンター 乗車人数の推移
Number of Passengers Departing from Hiroshima Bus Center



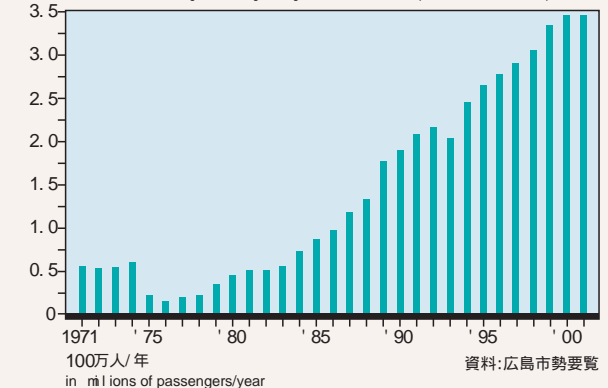
JR広島駅 乗車人数の推移
Number of Passengers Departing from Hiroshima Station



広島港 船舶乗降人員の推移
Number of Passengers Passing through Hiroshima Port



広島西飛行場及び広島空港 乗降人員の推移
Number of Passengers Passing through Hiroshima-Nishi Airport and Hiroshima Airport



公園・緑地

Parks and Green Tracts/Strips of Recreational Land

公園・緑地
Parks and Green
Tracts/Strips of
Recreational Land

公園・緑地は、都市に生活する人にとって、安らぎと
うらおいを与えると同時にスポーツ・レクリエーション
の場としても欠くことのできないものである。また、都
市の環境保全、景観の向上及び防災上の安全性の確保と
いった面からも重要な施設である。

広島市では、比治山及び江波山が明治31年に公園とし
て計画され、明治36年に公開されたのが最初のものであ
る。

都市計画としては、昭和16年に小公園35カ所、緑地
4カ所が決定され、直ちに事業に着手したが、戦争の
ため中断し、戦災により大部分は壊滅した。

戦後、復興都市計画の策定にあたり、理想的な公園系
統の樹立を図るため、昭和27年3月に広島平和記念都市
建設計画として、公園78カ所(219.67ha) 緑地8カ所(398.34ha)
が決定された。

その後、変更を重ね、平成15年1月現在、公園410カ
所(619.69ha)、緑地14カ所(421.0ha)、墓園2カ所
(19.0ha)、広場1カ所(0.5ha)が都市計画決定され
ている。

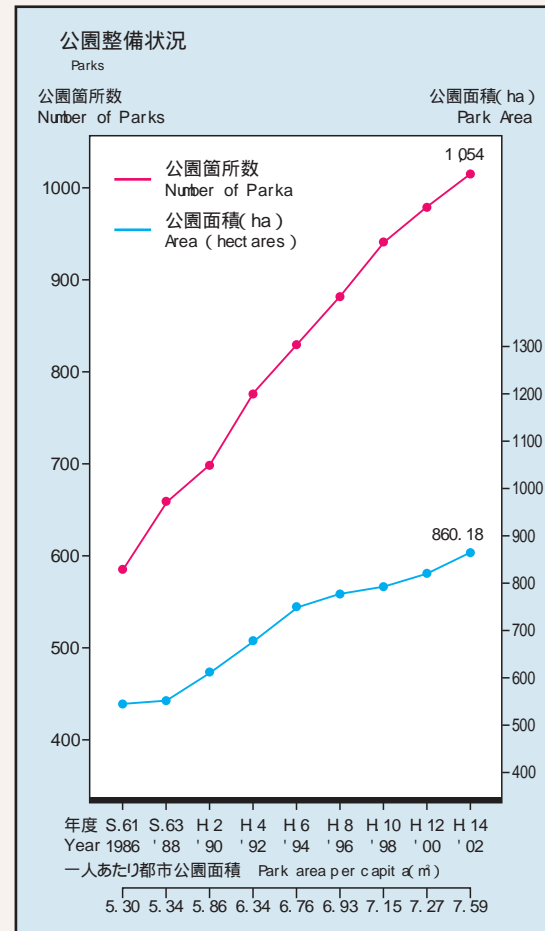
Parks and Green Tracts/Strips of Recreational Land

For city dwellers, parks and tracts of greenery bring
tranquillity and give a feeling of openness in
addition to providing sites for sports and
recreation. Such facilities also preserve the urban
environment, make the city more visually appealin
g and assist in disaster prevention.

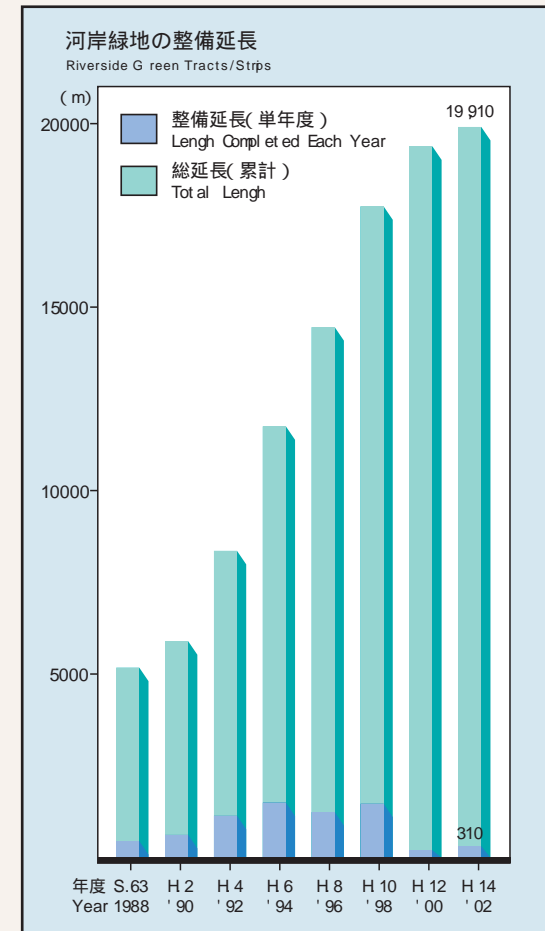
Hijiyama and Ebayama, Hiroshima's first parks, were
planned in 1898 and opened to the public in 1903. In
1941, in accordance with the Town Planning Law, the
city approved plans for 35 small parks and four
tracts of greenery. Construction began immediatel
y but World War II intervened and most of the parks
were destroyed in the war.

The War Damage Reconstruction Plan was drawn up to
establish an ideal park system. Subsequently, the
Hiroshima Peace Memorial City Construction Plan of
1952 provided for 78 parks (219.67 hectares) and
eight tracts of recreational land (398.34 hectares).
Changes to the original plan were made over the
years, and as of January 2003 there are 410 parks
(619.69 hectares), 14 green tracts/strips of
recreational land (421.0 hectares), 2 cemeteries
(19.0 hectares) and 1 playground (0.5 hectares)
designated under the terms of the Town Planning Law.

河岸緑地
Green Strips of
Recreational Land
(River Bank)



都市計画決定されている公園以外の公園も含む
Other parks, which are not designated under
the terms of the Town Planning Law,
are also included.



中央公園
Chuo Park

広島広域公園
Hiroshima
Regional Park



記念施設

Memorial Places

記念施設
Memorial Places

元安川と本川にはさまれた中島地区は、広島市の中心部に位置し、かつては本市最大の繁華街であった。

被爆より亡くなった人々の霊を慰めるとともに、人類史上初めての原爆による被害の地の記念とするため、この地は昭和21年に決定された広島復興都市計画において中島公園として計画された。

さらに、昭和24年の広島平和記念都市建設法の制定により、本市は、都市計画法に定める都市計画の外、恒久的な平和を記念すべき施設その他平和記念都市としてふさわしい文化的施設を計画できることとされた。

こうして、昭和27年の広島平和記念都市建設計画樹立の際、中島公園は平和記念公園と名称を変え、広島県産業奨励館の残骸（原爆ドーム）を有する地（元中央公園の一部）を含有する記念施設（面積12.21ha）として、都市計画決定された。

この地で毎年8月6日に平和記念式典を開催し、原爆犠牲者の霊を弔うとともに、世界平和を訴え続けているところである。

Memorial Places The Nakajima District is located in the centre of the City and lies between the two rivers, the Mooyasugawa and the Honkawa. It was formerly one of the city's main business districts.

In 1946, much of this area was set aside as Nakajima Park under the Hiroshima War Damage Reconstruction Plan to serve as a memorial to the victims of the atomic bomb and a reminder of mankind's first use of nuclear weapons.

In 1949 The Hiroshima Peace Memorial City Construction Law was enacted. In accordance with this law which is additional to the existing Town Planning Law, Hiroshima was able to plan a variety of cultural facilities as a Peace Memorial City.

Upon approval of the Hiroshima Peace Memorial City Construction Plan in 1952, the Atomic Bomb Dome (formerly, the Industry Promotion Hall) and the immediate environs became part of Nakajima Park which was renamed Peace Memorial Park. It occupies an area of 12.21 hectares. In accordance with the Town Planning Law, the Park and the Atomic Bomb Dome were designated as a memorial to world peace.

The Peace Memorial Ceremony is held on this site every year on 6 August to console the souls of the atomic bomb victims and to appeal for world peace.

かつての中島地区
(昭和1年頃)
Nakajima District
(around 1936)



原爆ドーム
Atomic Bomb Dome



平和記念式典
Peace Memorial Ceremony



平和記念公園
Peace Memorial Park



下水道
Sewerage

下水道
Sewerage

広島市は、中国山地に源を発する太田川のデルタ上に発達した都市であり、市街地の大半が満潮面以下であるため、排水の問題には古くから悩まされてきた。

明治33年に早くも下水道事業が計画され、明治41年には、東京、大阪、仙台に次ぎ、全国で4番目に下水道事業が開始された。この創設事業は、排水区域572haを対象としており、大正5年に完成をみた。

その後、増補、改良工事を行ってきたが、昭和20年8月の原爆及び復興土地区画整理事業に伴う抜本的な道路網の変更などで、戦後の下水道整備はゼロからのスタートに等しいものとなった。

このため、排水区域1,172haを対象として、公共下水道が計画され、昭和26年度から着工された。

その後、都市化の進展、産業経済の発展等に伴い、生活排水及び産業排水が著しく増加し、あわせて、海や河川の水質汚濁が目立ち始め、下水道の整備が強く要請されるようになった。

このため、本市では、公害対策基本法（現環境基本法）に基づく水質環境基準の達成を図るため、市街化区域の状況等を踏まえ、昭和48年に広島県が策定した「太田川・瀬野川流域別下水道整備総合計画」に基づいて、全体計画をとりまとめ、総合的な下水道整備をスタートさせている。

現在の公共下水道整備計画は、市街化区域等15,145haを対象としており、単独公共下水道事業及び流域関連公共下水道により、市街化区域内における公共下水道利用可能区域の拡大を進めている。

また、本市のデルタ地区等における浸水対策事業や合流式下水道の改善事業、老朽化した下水道施設の改築更新事業等についても積極的に取り組んでいる。

Sewerage Hiroshima developed on the delta of the Ota River, whose source is in the Chugoku Mountains. Most of the delta land is on the flood plain and drainage has been a concern for many years.

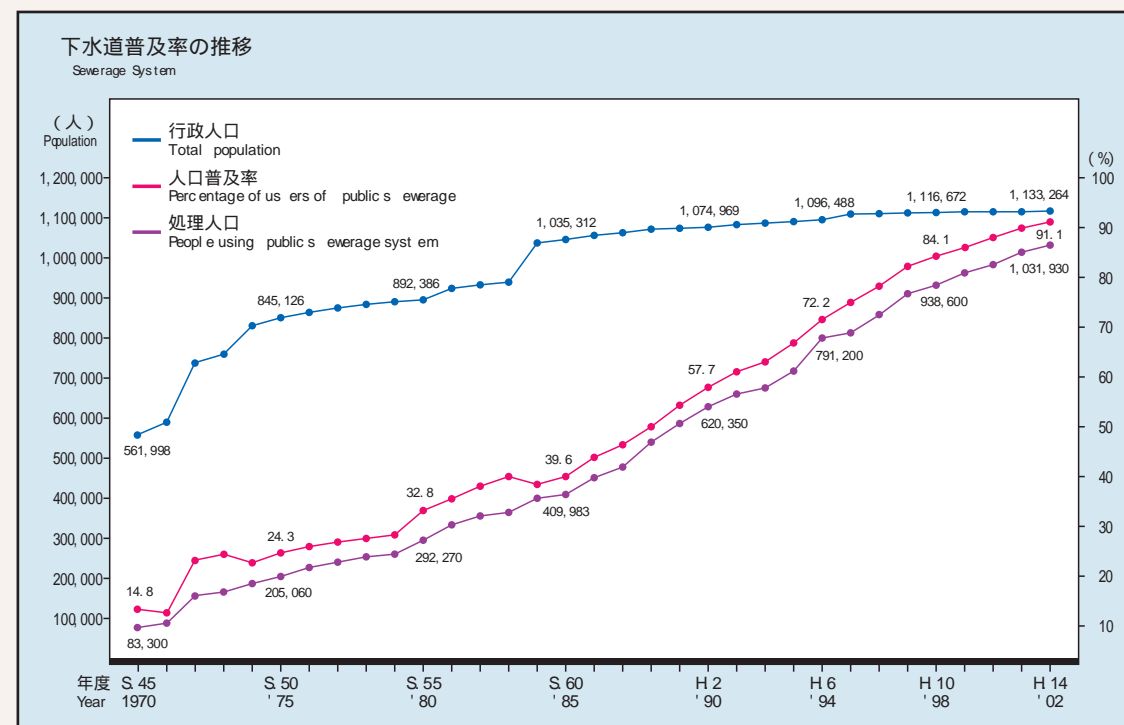
A sewerage project was proposed in 1900 and in 1908 Hiroshima followed Tokyo, Osaka, and Sendai to become the fourth city in Japan to construct a sewerage system. The initial project covered 572 hectares and was completed in 1916.

The system was later enlarged and improved. The destruction wrought by the atomic bomb in August 1945 necessitated radical redesign of the city's streets, which meant that the sewerage facilities had to be completely rebuilt. This work was carried out through the Land Readjustment Project, as part of the Reconstruction Program. Construction began in 1951 on the Public Sewerage Program, which encompassed a drainage area of 1,172 hectares.

Subsequent urbanization and industrial development led to significant increases in residential and industrial waste water and pollution of coastal and river waters, prompting calls for an adequate sewerage system.

To meet water quality standards prescribed under Japan's Basic Law for Environmental Pollution Control (revised version is called the Basic Environment Law), the city developed a comprehensive plan, taking into account the status of the Urban Promotion Area and other factors. This plan was created based on the General Sewerage Improvement Plan for the Ota River and Seto River basins developed in 1973 by the Hiroshima Prefectural Government. Accordingly, the city started comprehensively improving the sewerage system.

The current public sewerage improvement plan targets 15,145 hectares of land including the Urbanization Promotion Area. Through the Independent Public Sewerage Program and the River-Basin-Related Public Sewerage Program, we are expanding the area served by public sewerage systems in the Urbanization Promotion Area.



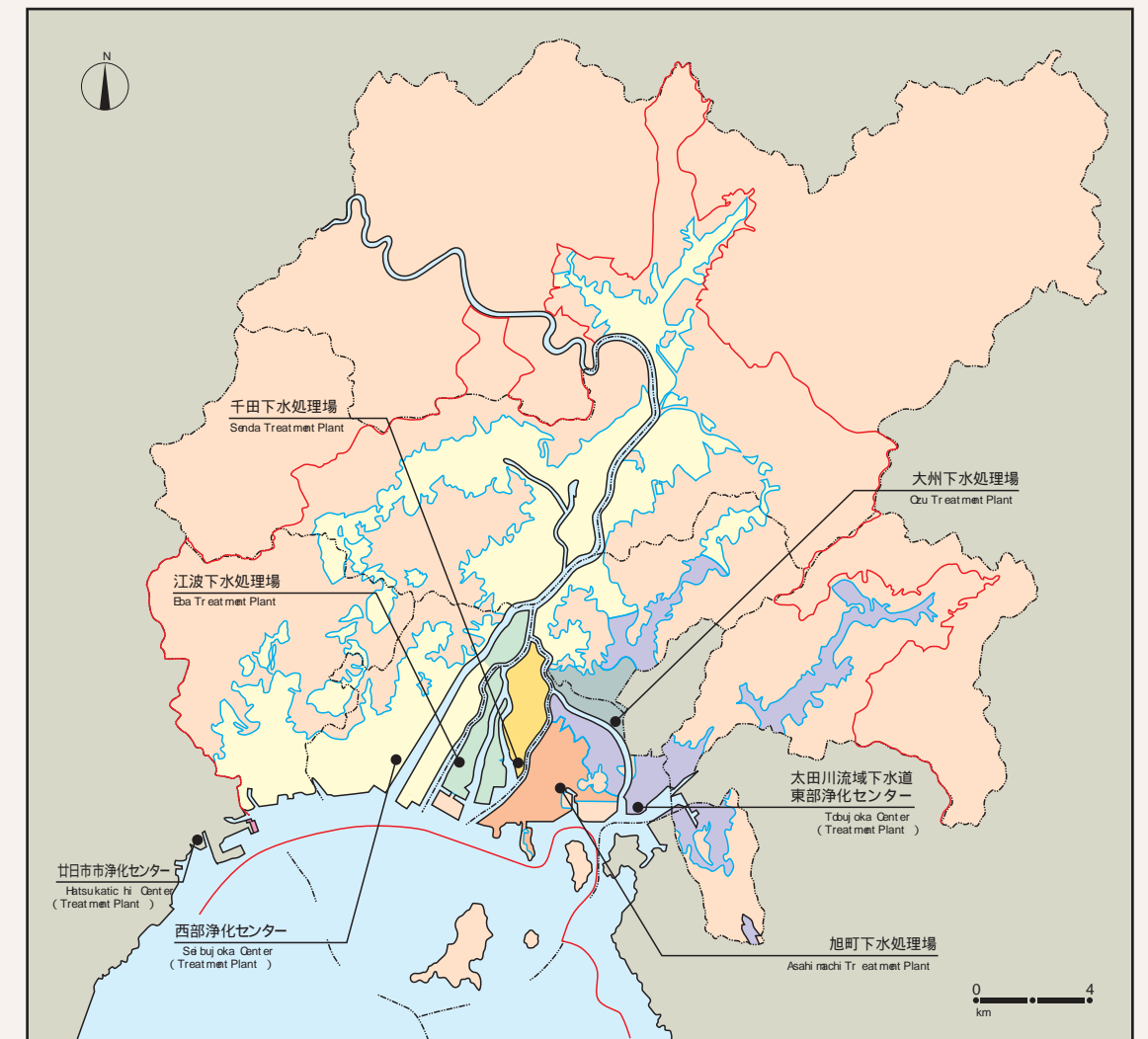
江波下水処理場
Eba Treatment Plant



西部浄化センター
Seibu Joka Center (Treatment Plant)



公共下水道
整備計画図
Public Sewerage
Improvement Plan



凡例 key

- 都市計画区域界
Boundary of Town Planning Jurisdiction
- 整備計画区域界
Boundary of Planning Area for Public Sewerage Improvement Plan
- 太田川処理区
Ota River Disposal District
- 江波処理区
Eba Disposal District
- 千田処理区
Senda Disposal District
- 廿日市処理区
Hitsuokaichihara Disposal District
- 大州処理区
Ozu Disposal District
- 旭町処理区
Asahinachi Disposal District
- 瀬野川処理区
Seno River Disposal District
- 下水処理場
Sewerage Treatment Plant

ごみ処理
Refuse Disposal

ごみ処理
Refuse Disposal

市民の日常生活や経済活動に伴って発生する廃棄物を適正に処理することは、生活環境の保全と公衆衛生の向上を図り、快適なまちづくりを推進していく上で重要な課題である。

本市では、昭和51年から5種類分別収集を開始し、平成13年度からはペットボトルを加えた6種類分別収集体制のもとで、ごみの減量化・資源化を図ってきたが、近年の使い捨て商品の増加や生活様式の変化、あるいはOA化の進展による紙ごみの増加等により、それまではほぼ横ばい傾向であったごみ排出量が昭和60年度から増加傾向に転じており、平成14年度では、平均1,334t/日のごみを処理し、このうち約70%を焼却、約21%を埋立、残りを再生等により処理している。

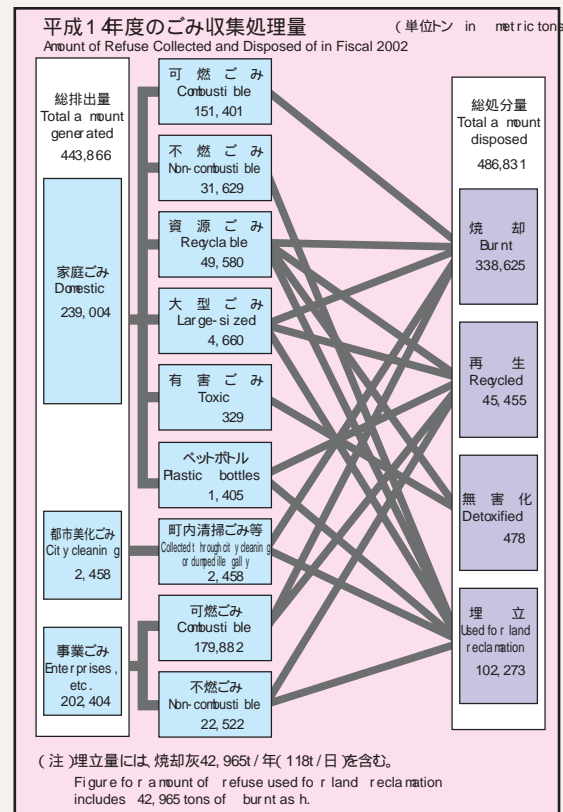
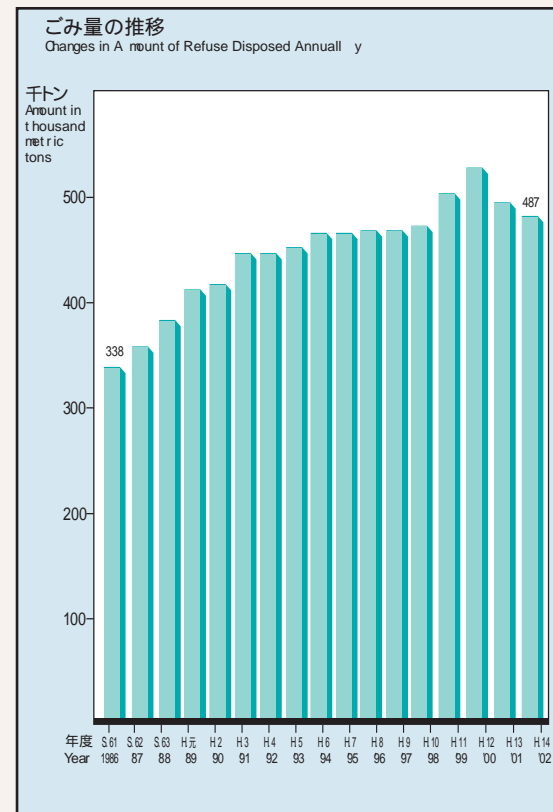
引き続きごみの減量化、資源化を推進していくため、平成16年度から8種類分別収集体制に変更し、「容器包装リサイクル法」に基づき、プラスチックごみをリサイクルする計画である。

また、処理・処分面においては、可燃ごみの全量焼却を維持するため、計画的に清掃工場を整備していくとともに、埋立地についても、安定的かつ適正に処分する埋立処理体制を整備するため埋立地の確保に努めることとしている。

Refuse Disposal The proper disposal of the residential and commercial wastes that are generated daily is essential to safeguard the environment, improve public health, and maintain comfortable living conditions.

To promote refuse volume reduction and waste-product recycling, a five-category waste collection system was introduced by the city in 1976, and revised in 2001 to a six-category system that includes plastic bottles. However, due to the growing use of disposable products, changes in lifestyle, and the increased use of paper resulting from office automation, the volume of refuse collected in the city began increasing in fiscal 1985, until which time it had remained constant. In fiscal 2002, the city disposed of an average of 1,334 metric tons of refuse daily, of which 70% was incinerated, 21% was dumped in landfill sites, and the remainder recycled.

In 2004, to continue to promote garbage reduction and recycling, the city upgraded to an eight-category waste collection system which includes recycling plastic garbage based on the Packaging/Container Recycling Law.

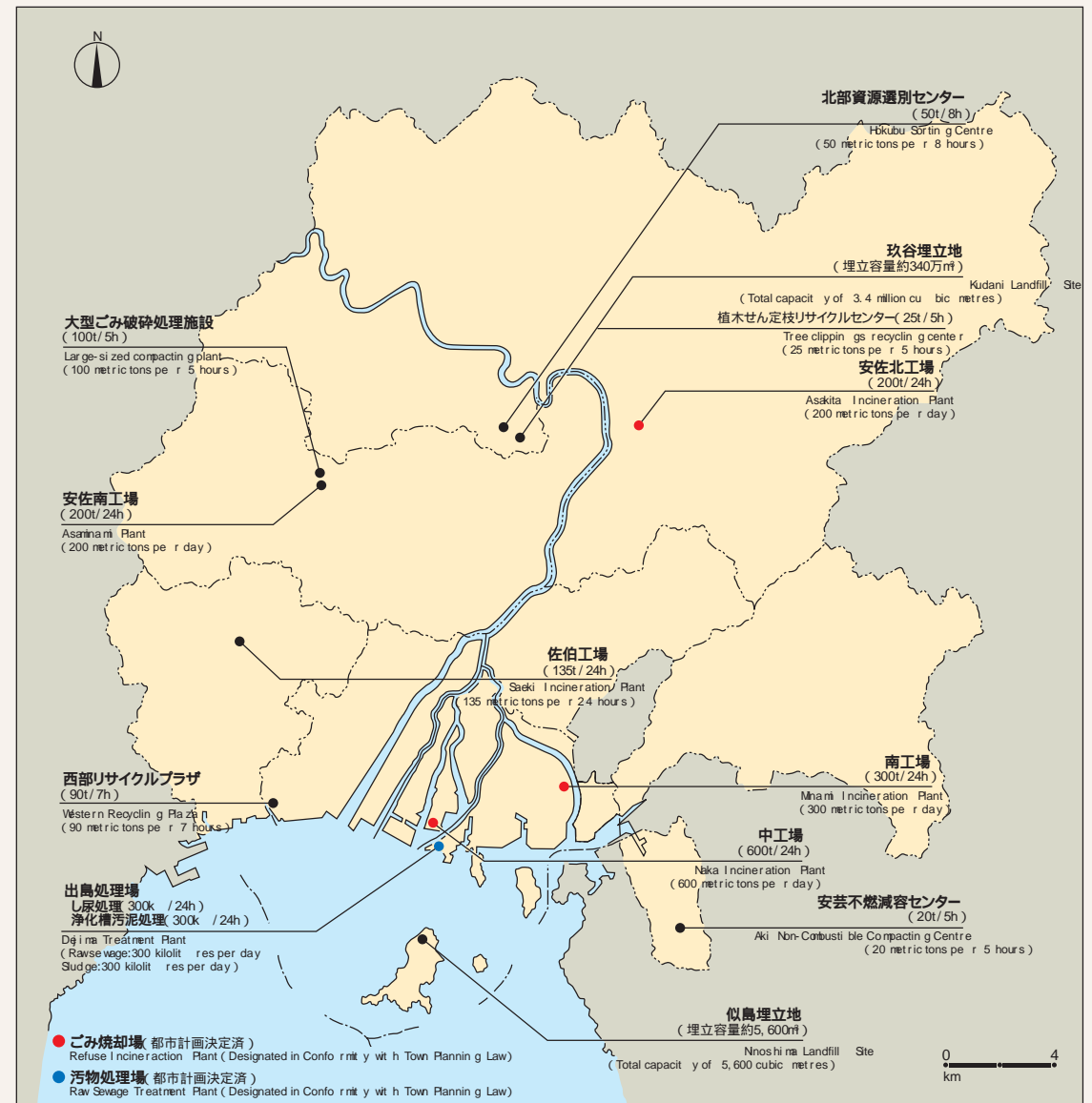


中工場
Naka Incineration Plant

安佐北工場
Asakita Incineration Plant



廃棄物処理施設配置図
Refuse Disposal Sites



住宅
Housing

住宅
Housing

広島市では、戦後の積極的な住宅供給の結果、昭和48年以降、住宅数が世帯数を上回る1世帯1住宅を確保している。

しかしながら、質的には、住宅の設備、間取り、広さ等について少しずつ向上しているが、持家と借家とに大きな格差があり、住宅全般の居住水準の向上を図ることが大きな課題となっている。

そのため、良質な公的賃貸住宅の供給を進めるとともに、住宅購入資金貸付制度等の活用により持家を促進するなど、住宅全般の質的向上を図っている。

さらに、急速に進展する高齢社会に対応したバリアフリー化された住宅の供給や、広島的地形的特色である川を活かしたリバーフロント住宅等地域の特性を踏まえた魅力ある住宅の供給など、きめ細かな住宅対策を進めている。

基町地区市営住宅
(昭和55年度完了)
Mtomachi
Municipal Housing
Development
(Completed 1978)

限られた土地を有効に活用するため、アパートはすべて8階から20階の高層建築としている。建物の配置は、日照・通風・プライバシー等を考慮して「く」の字型に連結しており、これによって得られた屋上の広いスペースは、遊歩道や子供の遊び場にあてている。

鈴が峰住宅団地
市営住宅
(昭和61年度完了)
Suzugamine
Municipal Housing
Development
(Completed 1986)

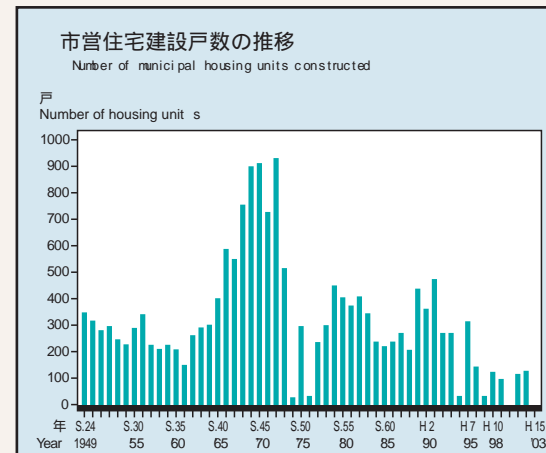
造成した斜面をそのまま利用するセットバック型住宅とすることにより、階段状に積層したユニークな外観、広いバルコニー、日照の確保とともに、土地の有効利用を追求した住宅としている。

庚午南市営住宅
(平成元年度完了)
Kogomnami
Municipal Housing
Development
(Completed 1989)

昭和20年代に建設された老朽木造住宅を建て替えたもので、接地性の確保、間取りの多様性の実現などに配慮し、庭付き戸建て住宅の良さを取り入れた中層住宅としている。

江波沖市営住宅
(平成6年度完了)
Eba-oki
Municipal Housing
Development
(Completed 1994)

昭和20年~30年代に建設された老朽木造住宅を建て替えたもので、中堅所得者向けの住宅や高齢者住宅を高齢者の福祉施設と合築して建設するとともに、勾配屋根や川を眺望できるオープンデッキの設置など、河川を活かして多様な人が「住まう」ことのできるリバーフロント住宅となっている。



Housing As a result of strong growth in housing supply throughout the postwar period, each household has had at least one unit of housing since 1973.

However, in terms of facilities, living space and floor layout, rented housing does not compare favourably with owner-occupied housing. Improvement of housing standards remains an important concern.

To upgrade housing quality, the city is increasing the supply of satisfactory public rental housing and to encourage home ownership by facilitating funding for private home purchase.

Hiroshima is also moving ahead with detailed policies which promote housing construction facing the city's scenic rivers and adequate barrier-free housing for senior citizens, in response to changes

Mtomachi Municipal Housing Development (Completed 1978)

With the aim of utilizing the limited land effectively, the plan envisaged blocks of flats ranging from eight to twenty storeys. As for the layout, the plan was epoch-making. The blocks were to be adjacent to each other in right-angled patterns in order to maximize sunshine, air circulation and

Suzugamine Municipal Housing Development (Completed 1986)

For this project, the buildings were set into a slope and the housing units rise in tiers to provide a distinctive appearance and ensure efficient land use.

Kogomnami Municipal Housing Development (Completed 1989)

This project was implemented to replace deteriorated wooden houses originally built immediately after World War II. Careful consideration was given to ensure that units were diverse in design. The flats look out over

Eba-oki Municipal Housing Development (Completed 1994)

This project was implemented to replace deteriorated wooden houses that had been built from the late 1940s to the early 1960s. The new housing was constructed for middle-income families and older residents. Welfare facilities were established within the housing complex for the older residents. The housing was constructed to effectively utilize the area's riverfront environment. Special features include sloped roofs and open decks that provide a view of

所有関係別住宅数
Housing ownership

Category	持家 (Owned)	借家 (Rented)	不詳 (Unknown)
平成10年総数 Total 1998 424,460	201,800 (47.5%)	211,400 (49.8%)	11,260
昭和63年総数 Total 1988 361,560	167,350 (46.3%)	190,280 (52.6%)	3,930
平成5年総数 Total 1993 397,220	189,300 (47.7%)	204,200 (51.4%)	3,720

単位: 戸
Housing units

基町地区市営住宅
Mtomachi
Municipal Housing
Development



鈴が峰住宅団地
市営住宅
Suzugamine
Municipal Housing
Development



庚午南市営住宅
Kogomnami
Municipal Housing
Development



江波沖市営住宅
Eba-oki
Municipal Housing
Development

流通施設

Distribution Facilities

流通業務団地
Collective Distribution Facilities

広島市の都心及びその周辺地域に散在している流通業務施設を集約し、拡充整備させるとともに、自動車交通の渋滞緩和を図るため、昭和47年9月に「広島市についての流通業務施設の整備に関する基本方針」が定められ（昭和59年1月一部改正）、北部、西部、東部の3地区に流通業務地区を整備すべきとする構想が決定された。

このうち臨海部の2地区については、埋め立て事業により用地を生み出し、西部方面には広島市西部流通業務地区（面積約188ha）を昭和51年9月に、東部方面には広島市東部流通業務地区（面積約14ha）を昭和60年3月に都市計画決定し、建築物の用途規制を行っている。

広島市西部流通業務団地（面積約143ha）については、広島市西部流通業務地区内に流通業務地区と同時に都市計画決定し、現在、食品、日用品等の消費財を中心とする卸売団地、流通関連加工施設、トラックターミナル、倉庫、中央卸売市場等を備える総合的な流通センターとして機能している。

広島市中央卸売市場は、中央市場、東部市場、食肉市場の3市場で構成されている。

それぞれの市場の取り扱い品目については、中央市場が青果物・水産物・花き、食肉市場が肉類、東部市場が青果物である。

そのうち、広島市西部流通業務団地内にある中央市場と食肉市場については、2市場を合わせて全国で初めての4部門（青果・水産・花き・食肉）揃った総合市場となっている。

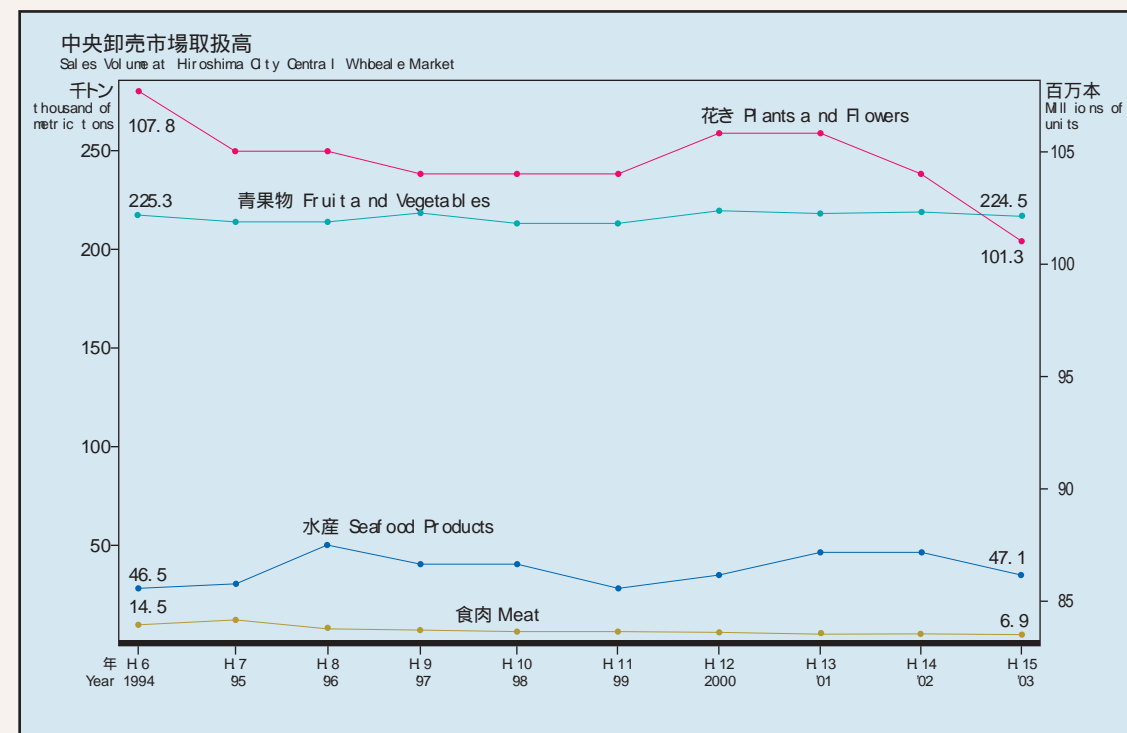
Collective Distribution Facilities In September 1972, in an effort to promote consolidation and systematic expansion of the commercial distribution facilities scattered throughout the city and to alleviate traffic congestion, the city adopted the Basic Direction for Distribution of Commercial Facilities in the city, which was partially revised in January 1984. This plan called for the creation of areas zoned for distribution and commercial use in three parts of the city: north, west and east.

The boundary of the west and east parts of Hiroshima extend to the sea and sites were created in each of those areas through land reclamation projects. In conformity with the Town Planning Law, the City designated a 188-hectare site in September 1976 as the Hiroshima City Western Distribution Industry Zone and a 14-hectare site in March 1985 as Hiroshima Eastern Area Distribution Zone. Within these two areas, limitations are imposed on the types of buildings which can be constructed.

At the same time, within the Western Area Distribution Zone, 143 hectares were designated as Collective Distribution Facilities in accordance with the Town Planning Law. At present, the facilities within the zone consist of a central wholesale market, warehouses, a truck terminal, distribution-related processing facilities, and a wholesale area that handles mainly foodstuffs and other daily household necessities. The zone, in fact, is a comprehensive distribution centre.

Central Wholesale Market The Hiroshima City Central Wholesale Market consists of the Central Market, the East Market and the Meat Market. The Central Market handles fruit and vegetables, seafood products, as well as plants and flowers, the Meat Market deals with meats, and the East Market handles fruit and

中央卸売市場
Central Wholesale Market



中央市場
Central Market

せりの風景
Seafood Auction



流通施設の配置図
Map of Distribution Facilities

