

1 バスネットワークの再構築

本市の都心部では、特に、広島駅・紙屋町間の約3,800便をはじめ、紙屋町・横川駅間や紙屋町・市役所間など、主要な道路にバス路線が集中し過密な状態となっています。

一方で、郊外部などにおいては、便数が少なく十分なサービスを確保できていない地域もあります。さらに、公共交通を取り巻く状況は非常に厳しいものがあり、その中でもバス利用者の減少が著しくなっています。こうした利用者の減少は、便数の減少などサービスレベルの低下につながり、さらなる利用者の減少を招くという悪循環を引き起こしています。

こうした状況を解消していくため、都心における過密の解消と、それにより生じた余裕により、サービスを十分受けられない地域にまわすなど、バス路線の再編による効率化を中心とした機能強化策に取り組みます。

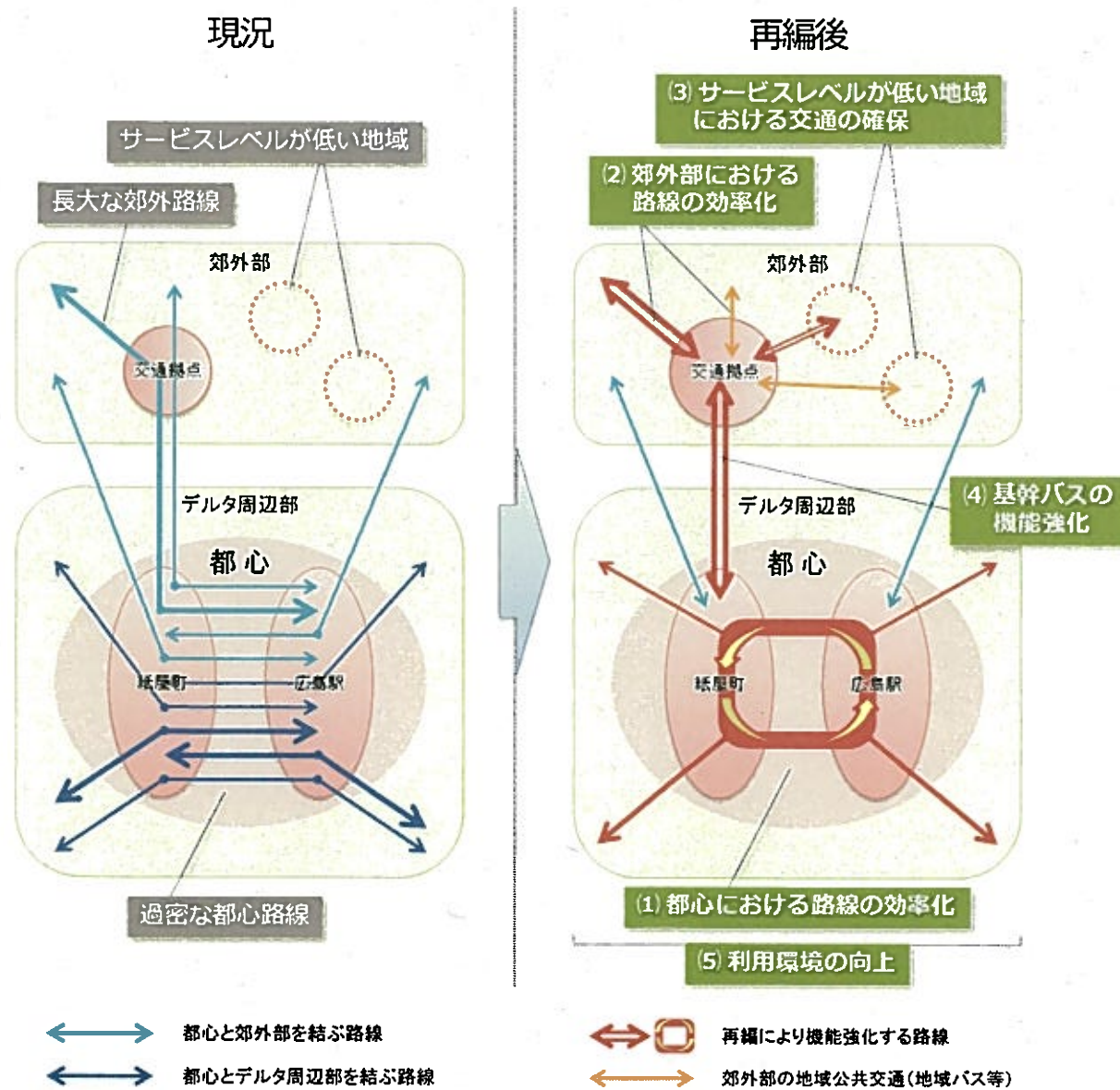


図1-1 ネットワーク再構築の概念図

(1) 都心における路線の効率化

■ 重複システムのドッキング

都心における重複路線を解消するため、都心を通過する複数の系統を統合し一つの系統とすることにより、利用者の利便性を確保しつつ、重複区間の便数の適正化を図ります。

これにより、運行経費の削減を図るとともに、重複の解消により生じる車両や運転手などの余裕を、他の路線の運行へ活用することが可能となります。

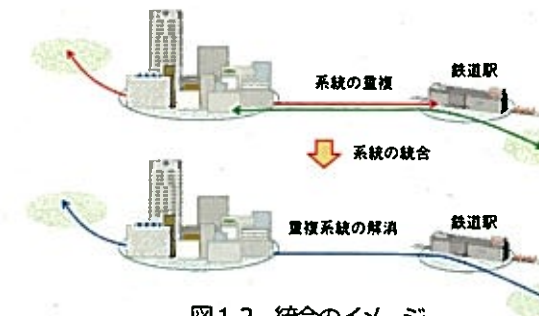


図1-2 統合のイメージ

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

広島駅・紙屋町間を運行する様々な路線を統合する「循環線」を新設し、運行の効率化を図りながら広島駅・紙屋町間の過密を解消します。

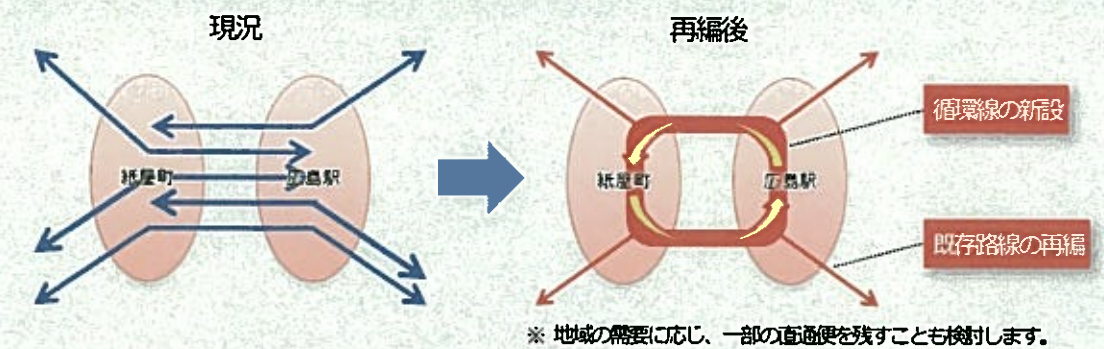


図1-3 循環線のイメージ

また、過密区間の解消に併せ、市内中心部において分散して分かりにくいバス停の集約に取り組みます。



図1-4 中心部の主なバス停の集約イメージ

(2) 郊外部における路線の効率化

■路線のフィーダー化

郊外部の団地から都心へ直通する路線のフィーダー化により運行効率の向上を図ります。拠点から都心までの区間は基幹バス等の基幹公共交通により運行します。フィーダー化により、乗り換えは生じますが、運行頻度を向上させることができ、都心への交通が充実している拠点までのアクセスが強化され、全体としての利便性が高まります。

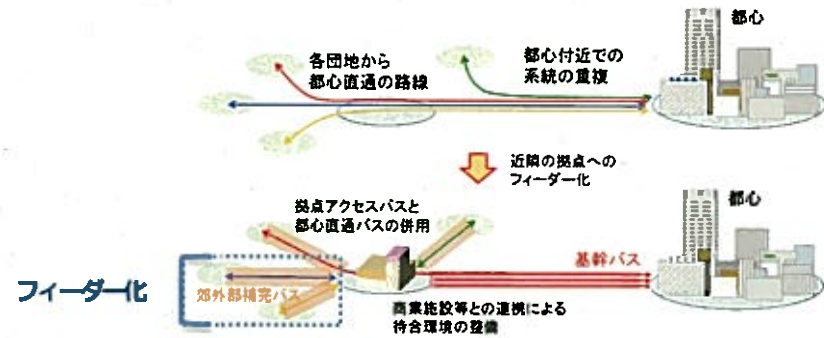


図1-5 フィーダー化のイメージ

また、全ての便をフィーダー化するのではなく、ピーク時とオフピーク時の時間帯によって移動の傾向が大きく異なることを考慮し、朝ラッシュ時は都心への直通バスを残すなど、利用者ニーズ等を踏まえながら実施します。

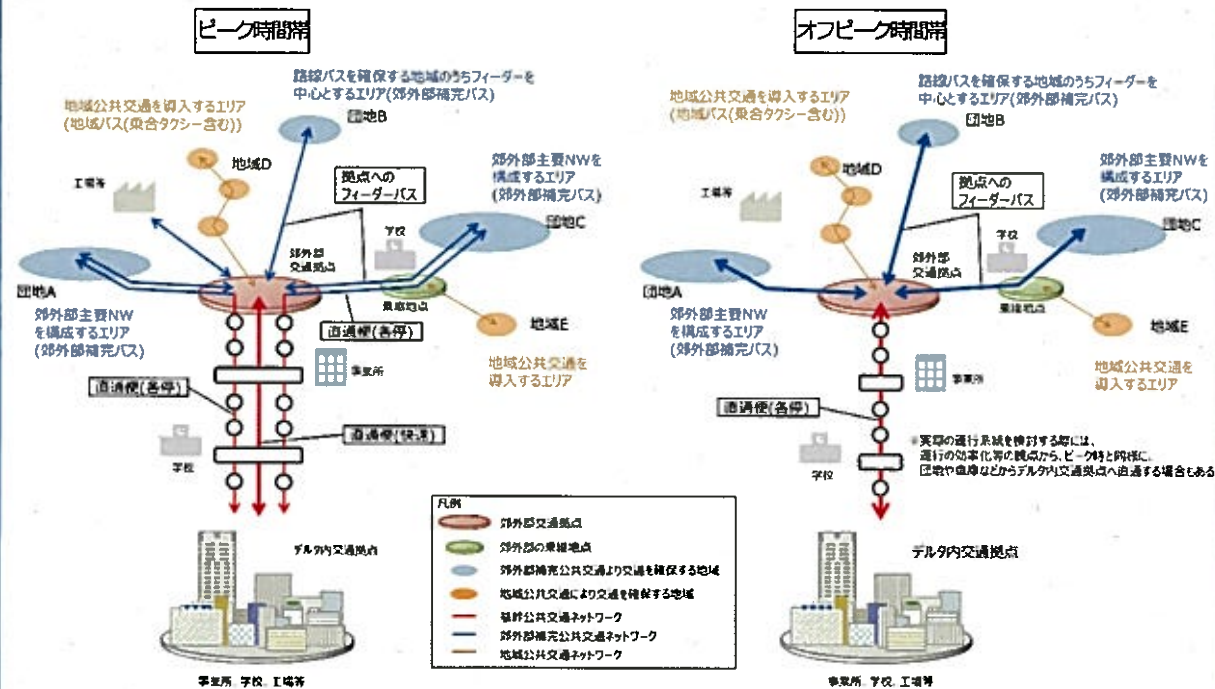


図1-6 時間帯ごとのフィーダー化のイメージ

計画期間内（平成32年度まで）の取組

乗継割引の拡充を前提に、フィーダー化に取り組みます。

■近隣市町と連携した路線の再編

本市と生活圏を共にする地域を含む近隣市町と連携にも配慮しながら、隣接する系統を統合するなど、地域の需要に応じたネットワークを構築します。

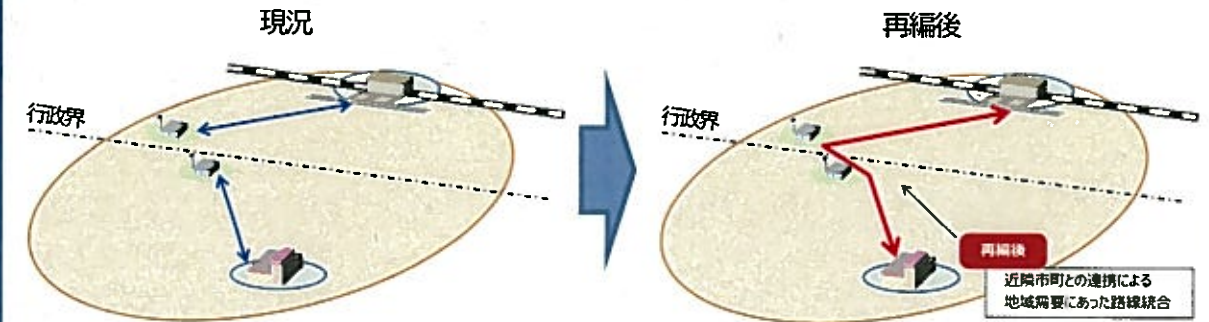


図1-7 統合のイメージ

計画期間内（平成32年度まで）の取組

熊野町と連携しながら、阿戸地区（安芸区）の路線統合などに取り組みます。

■地域の実情にあった運行形態の見直し

高齢化や人口減少により、特に、郊外部や中山間地域においては、非効率な路線バスの運行となり、運行の維持に係る行政負担が年々増加している状況があることから、車両の小型化や、乗合タクシー、デマンド交通への転換など、地域の実情にあった運行形態に見直します。

また、サービスレベルの低い地域についても、こうした多様な形態による運行も考慮に入れながら、生活交通の確保に向けて検討します。

【車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）】

運行経費の削減を図るため、需要に応じた車両を使用するためのものです。また、小型車両を使用する場合、狭い道路での運行が可能となり、運行経路の自由度が高まるなど利便性が向上します。ただし、車両の導入数が少数である場合などは、管理コストが十分に掛かることもあり、十分な検討が必要となります。

【デマンド運行】

利用者のニーズに応じて運行する予約型のバスであり、その都度運行ルートやダイヤを設定し、小型車両を用いることでドア・トゥ・ドアでのサービス提供が可能となるなど、柔軟な運行を行うことができる交通です。また、予約がない場合には運行自体行わないことから、不要な運行経費を削減することができる。また、予約に応じてルート・ダイヤを設定するフルデマンド型や、ルートや時間帯がある程度決まっているセミデマンド型など、柔軟なサービスレベルの設定や、地域特性に合った運行を行うことが可能となります。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

バス運行対策費の補助路線のうち、特に非効率となっている路線について、地域の需要に応じた運行形態への見直しに取り組みます。

(3) サービスレベルが低い地域における交通の確保

■バス路線の新設

路線の効率化によって生じた車両や運転手を活用し、新たなバス路線を確保します。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

路線の効率化に併せ、サービスレベルが低い地域等においてバス路線の新設に取り組めます。

■地域主体の乗合タクシーの導入支援

地域が主体となった乗合タクシーの導入・運行の取組に対して、実験運行については予算の範囲内で収支不足額の全額を広島市が負担しており、本格運行に移行した場合には、国が予測費用と予測収益との差額の1/2を補助しています。一方で、国の補助を活用しても収支率の低さなどから地域負担が大きくなる郊外部の住宅団地や中山間地域などでは、現行の国の補助制度に加え、新たに本市においても支援の拡充を図ろうとするものです。これにより、中山間地域や交通不便地域における乗合タクシーの導入促進を図ります。

【やくちおもいやりタクシー】

安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する住民主導型の乗合タクシーです。

当地区は、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがないうえ、地域の方々が中心となって、地域の生活交通を何とか自分たちの手で確保しようと活動され、地域のタクシー会社の協力のもと、平成15年8月から運行されています。



計画期間内（平成32年度まで）の取組

以下の地区において、乗合タクシーの導入支援に取り組めます。
・美鈴が丘地区（佐伯区）、可部地区（安佐北区）、大塚西地区（安佐南区）など

(4) 基幹バスの機能強化

■基幹バスの拡充

基幹バスは、都心と拠点地区、または拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するバスとして位置づけられます。

また、基幹バスにおいて、主要なバス停のみに停車する急行バスを拡充することにより、所要時間を短縮して鉄軌道と同様の速達性を確保し、都市内の移動の円滑化・利用者の快適性の向上を図ります。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

基幹公共交通のない拠点間における基幹バスの運行に取り組めます。

また、基幹バスの速達性を確保するため、主要なバス停のみに停車する急行バス（快速便）の拡充に取り組めます。

■走行環境の向上（バスレーンやバス優先信号の拡充）

車両通行帯を有する道路で路線バス等の優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保するものです。

バスレーンには、バス以外の車両が右左折等をするときを除き、専用レーンを通行すると違反となる「バス専用レーン」と、後方からバスが接近してきたときは、バスの正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに他の通行帯に移動しないと違反となる「バス優先レーン」のほか、BRTの一部としてバス車両専用の通行帯となるものがあります。導入にあたっては、自動車交通への影響を十分に踏まえ、交通管理者及び道路管理者と協議した上で判断する必要があります。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

交通管理者や道路管理者と連携しながら、バスレーンやバス優先信号の拡充に取り組めます。

(5) 利用環境の向上

■系統番号の統一

特に市外からの来訪者やバス利用に不慣れな人にとっては、目的地に行くバスはどこで乗ればよいのか、どのバスに乗ってよいのかという不安があります。

このため、利用者の不安感を和らげ、バスをより使いやすくするため、広島都市圏のバス事業者9社※の系統番号を方面別に統一し、バス停や車両に表示するほか、バス路線図への掲載や、経路検索サイトでの活用など、あらゆる場面で使えるようにするものです。

※ 対象事業者：広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、中国JRバス(株)、芸陽バス(株)、HD西広島(株)、備北交通(株)、第一タクシー(株)、(有)エンゼルキャブ

計画期間内（平成32年度まで）の取組

系統番号の周知に取り組めます。

■バスロケーションシステム表示器の設置拡大 (リアルタイムな運行情報の提供)

バス車両にGPS装置や通信装置を搭載することによって位置情報を取得し、リアルタイムなバスの運行位置や到着予測時刻などを利用者へ案内できるシステムです。

また、コンテンツプロバイダー (経路検索サイト) にリアルタイムな運行データを提供することにより、リアルタイムな情報に基づく他の交通モードへの乗換検索が可能となります。



図1-8 バス停における表示器



図1-9 経路検索サイトの表示イメージ



計画期間内 (平成32年度まで) の取組

交通結節点整備等に併せ、表示器の設置拡大に取り組みます。

■運行時間の拡大

多様化するライフスタイルに対応し、潜在的な需要者の掘り起こしを図るため、早朝、深夜のバス運行時間を拡大するものです。また、既存のバス車両だけでなくタクシー車両などを活用することも考えられます。

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

利用者ニーズを踏まえ、早朝や深夜時間帯においてバス運行時間の拡大に取り組みます。

■低床低公害車両の導入拡大

低床車両は、バリアフリーの観点から出入り口の段差を無くして、高齢者や障がい者でも乗降がしやすいように設計された車両です。導入に当たっては、公共施設や外来患者の多い病院へのアクセスに使われることが多い路線など、優先順位を定めて効果の高い路線から導入していく必要があります。なお、傾斜地などでは道路構造上の問題から導入が難しい場合があり、道路の改良などと併せて検討を行う必要があります。また、低公害車両は、大気汚染物質 (窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素など) の排出が少なく、環境への負荷が少ない車両です。

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

低床低公害車両の導入拡大に取り組みます。

■待合環境の整備 (上屋やベンチの設置等)

バスの待合環境や乗継環境の向上を図るため、バスの到着時刻等の情報を提示するほか、乗降者の多いバス停などに上屋やベンチ等を設けるものです。



図1-10 広告事業者による広告付バス停上屋



図1-11 民間施設による待合環境の提供

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

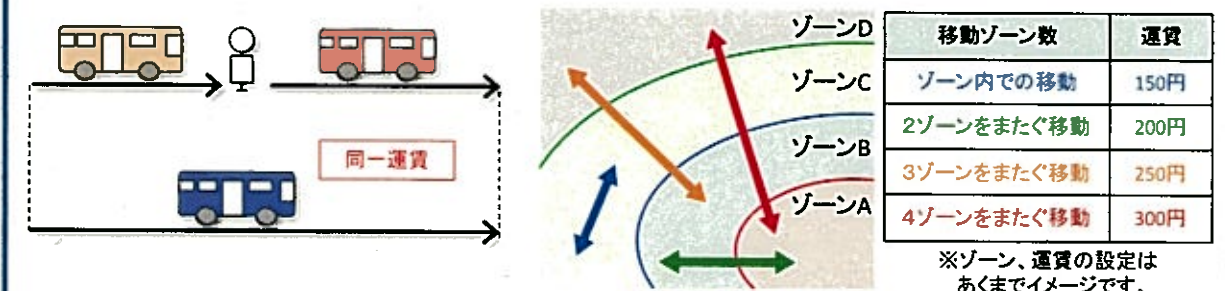
バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

■わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

路線再編に伴う利用者の負担を軽減するため、乗継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引や、距離に応じた運賃ではなく、移動したゾーン数に応じて運賃が決定するゾーン運賃制の導入などの乗継割引の拡充が必要です。

また、路線統合した際の利用者の利便性を向上させるため、異なる事業者のバスでも同じ区間であれば乗車できる共通定期を導入する必要があります。

こうした路線再編に伴う運賃体系の見直しに柔軟に対応できるよう現在の交通系ICカード (PASPY) システムの機能拡充に取り組みなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境を実現します。



乗車場所と降車場所により運賃が決定
→ 乗継ぎを行っても直通と同じ運賃

移動したゾーン数により運賃が決定
→ 利用者にとってわかりやすい運賃体系

わかりやすく使いやすい運賃体系

図1-12 新たな運賃体系のイメージ

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

交通系ICカード (PASPY) システムの改修に取り組み、バス路線の再編に併せた乗継割引の拡充や共通定期の導入等を図ります。

2 鉄軌道系ネットワークの再構築

(1) J R

■ J R 可部線の電化延伸

J R 可部線は、本市の北部方面の公共交通の軸として、地域住民の移動手段の確保のみならず、安全で安心な交通サービスの提供や沿線住民の交流への寄与など、多様な役割を担っています。

このため、地域の交通利便性の向上を図るとともに、活力と賑わいを高めるための基盤づくりを目的として、J R 可部線の可部駅から長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸に取り組みます。

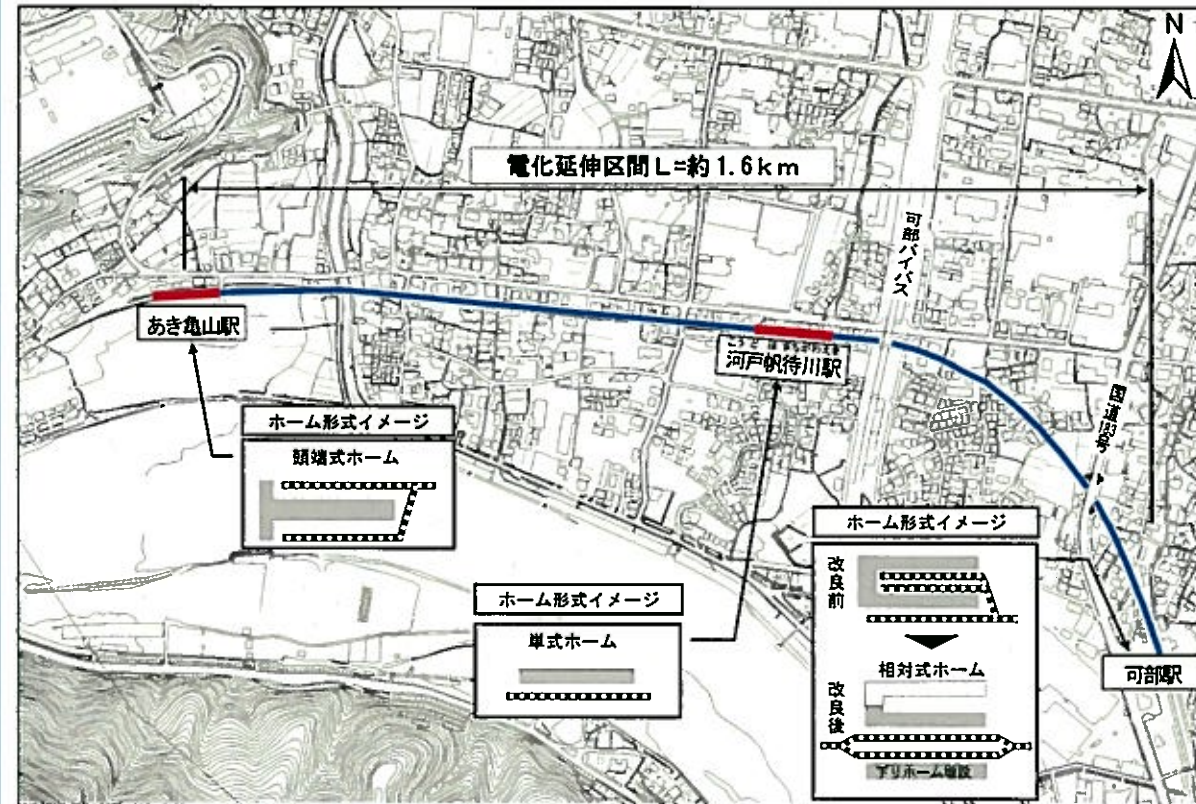


図 2-1 可部線の可部駅以北の電化延伸

計画期間内（平成32年度まで）の取組

平成29年春の開業に向けて延伸工事等に取り組みます。

■ J R 可部線下祇園駅の利便性向上

J R 下祇園駅は、1日当たりの乗降客数が約1万人であり、J R 可部線の中では大町駅に次いで利用者が多く、周辺には文教施設や大型商業施設が立地し、今後も多くの利用者が見込まれる駅です。しかし、現在の改札口は東側のみであり、駅西側からの利用者は、駅の南北にある狹窄な踏切を横断せざるを得ないため、歩行者と自動車が増え、極めて危険な状況となっています。

下祇園駅の東西を結ぶ自由通路等を整備することにより、駅西側から駅へのアクセスを改善することができますとともに、駅の利便性向上による駅周辺の活性化を図ることができます。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

線路の東西を結ぶ自由通路等の整備に向けて検討します。

■ J R 可部線緑井駅以北の運行頻度の向上

横川駅と緑井駅間の通勤・通学の時間帯運行は、約10分間隔であるのに対して、緑井駅以北は、半分の20分間隔の運行となっています。

上八木駅への行き違い施設の整備や、列車増発に伴う変電所の増強により、緑井駅以北の運行頻度の向上（10分ヘッド化など）を図ることができます。

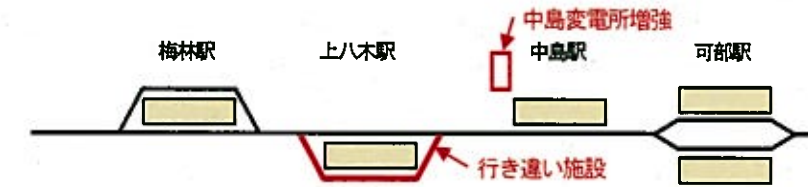


図 2-2 配線図



図 2-3 行き違い設備の例（三滝駅）

計画期間内（平成32年度まで）の取組

行き違い施設と列車増発に伴う変電所の増強に向けて検討します。

■ J R 芸備線下深川・広島間の運行頻度の向上

下深川・広島駅間において、新駅の設定や、既存駅への行き違い施設を整備することにより、ピーク時の運行頻度の向上（10分ヘッド化など）を図ることができます。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

新駅や既存駅への行き違い施設の整備による運行頻度の向上に向けて検討します。

■ J R 在来線の快速電車の運行

都市内の移動の円滑化・利用者の快適性の向上を図るため、山陽本線、呉線及び芸備線において快速電車を運行しています。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

需要とサービス水準に応じた快速電車の運行を検討します。

■ JR在来線の車両設備の改善

利用者の快適性の向上を図るため、山陽本線、呉線及び可部線において、新型車両を導入しています。



図2-4 227系近郊型流電

計画期間内(平成32年度まで)の取組

新型車両の導入を促進します。

■ JR駅のバリアフリー化

高齢者や障害者等が旅客施設を利用する際の利便性及び安全性の向上を目的として、交通事業者が法に基づいて実施する駅のバリアフリー化設備整備に対し、国とともに整備費の一部を補助することにより、JR駅のバリアフリー化を推進します。



図2-5 JR駅(利用者数3千人/日以上)のバリアフリー化の整備状況

計画期間内(平成32年度まで)の取組

利用者数が3千人/日以上のJR駅についてバリアフリー化に取り組みます。

(2) アストラムライン

■ 新交通西風新都線(広域公園前駅からJR西広島駅まで)の整備

デルタ周辺部から都心へのアクセス性を高め、西風新都の都市づくりを大きく推進させるとともに、JR山陽本線を介した基幹公共交通の環状型ネットワークを形成して「西風新都・デルタ間の循環」によるヒト・モノ・カネ及び情報の好循環を生み出し、さらには広島高速交通株式会社の経営改善にも資することから、新交通西風新都線の整備に取り組みます。



図2-6 アストラムラインの全体計画

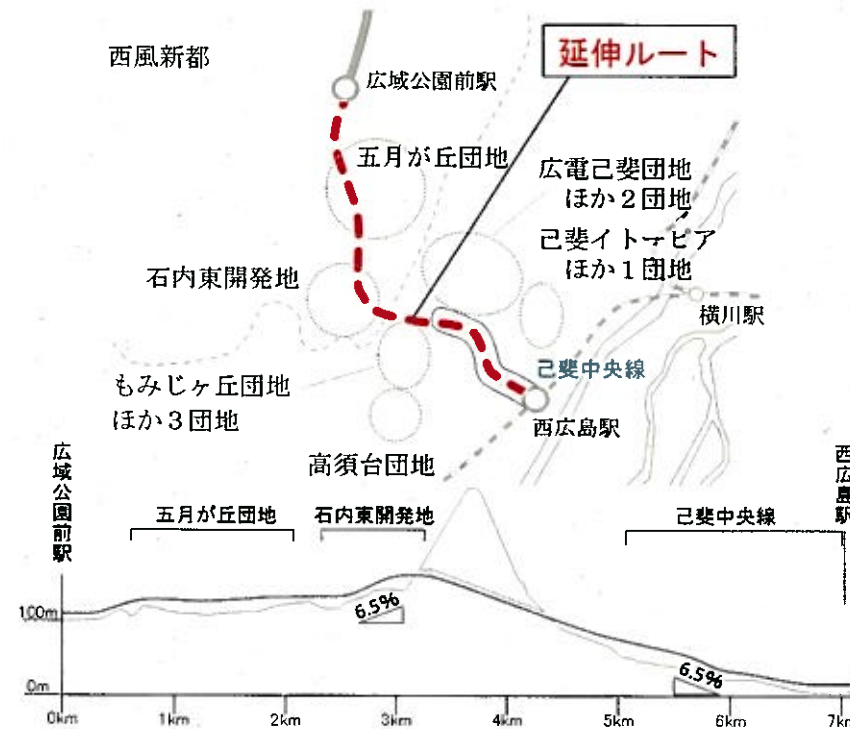


図2-7 延伸ルート概略図

計画期間内(平成32年度まで)の取組

平成40年代初頭の完成を目指し、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

(3) 広電宮島線・路面電車

■駅前大橋ルートへの整備

路面電車の南口広場への進入ルートが迂回しているため、広島駅と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間が長く、路面電車の定時性や速達性の確保が課題となっています。こうした課題に対応し、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図るとともに、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」を推進するため、路面電車の駅前大橋ルートへの整備に取り組みます。



図2-8 駅前大橋ルートの位置図

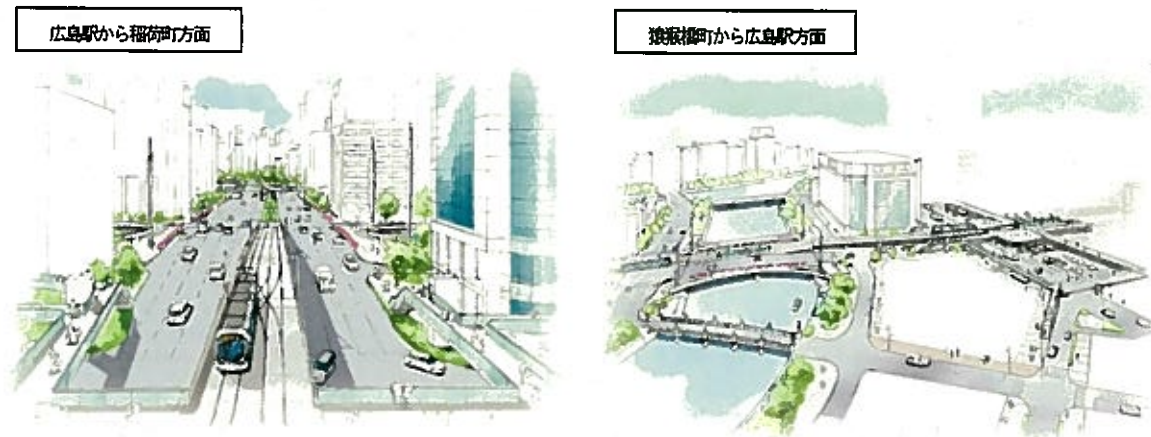


図2-9 駅前大橋ルートのイメージパース

計画期間内（平成32年度まで）の取組

平成30年代半ばの完成を目指し、駅前大橋ルートへの整備に取り組みます。

■循環ルートの導入

路面電車の駅前大橋ルートに併せて循環ルートの整備等を実施することで、市民や観光客などの利便性向上を図るとともに、さらなる都心の賑わい創出や回遊性の向上を図ります。



図2-10 路面電車の循環ルート

計画期間内（平成32年度まで）の取組

駅前大橋ルートへの整備に併せ、循環ルートの導入に取り組みます。

■電車ロケーションシステムの高度化（リアルタイムな運行情報の提供）

電車の運行状況を各電停の伝送装置から収集し、到着予測や電車種別など、多種多様な情報をリアルタイムに電停へ表示することができるよう、電車ロケーションシステムの高度化に取り組みます。

これにより利用客の利便性を向上させることができるとともに、これを運行管理システムに応用することで、ダンゴ運転抑制システム等の導入が可能となります。



図2-11 電車ロケーションシステム

計画期間内（平成32年度まで）の取組

電車ロケーションシステムの高度化に取り組みます。

■電車優先信号の拡大

路面電車が接近した際に、交差点の信号の青時間を調整する電車優先信号を拡大し、路面電車の速達性・定時性の向上を図ります。

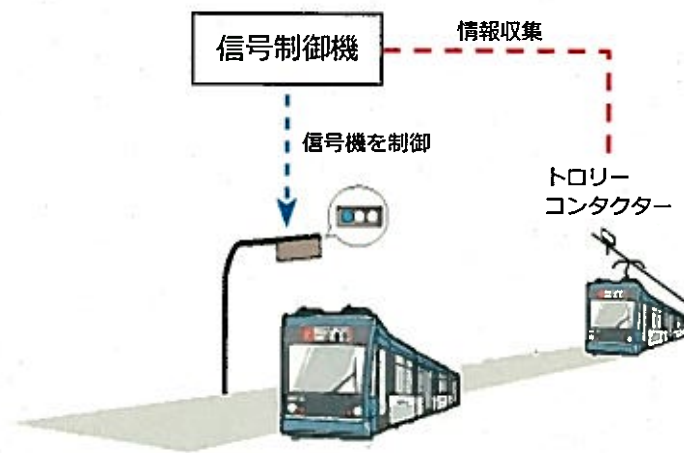


図2-12 電車優先信号

計画期間内（平成32年度まで）の取組

自動車交通への影響も考慮しながら、速達性・定時性の効果が大きい交差点への導入に向け、交通管理者等の関係機関と協議・調整を進めます。

■超低床車両（LRV）の導入

超低床車両の導入により、大量輸送性、速達性及び定時性の確保やバリアフリー化により利便性、快適性の向上を図ります。

また、都市の構成要素としてデザイン化、シンボル化することによって、新しい都市景観の創出に寄与することが期待できます。



図2-13 超低床車両（左：1000形、右：5100形）

計画期間内（平成32年度まで）の取組

超低床車両の導入を促進します。

■電停施設等の改良（電停施設のバリアフリー化、電停の統廃合等）

電停の延長や幅員の拡大、上屋の増設など電停施設の高質化を行うことにより、乗降時分の短縮に伴う速達性、定時性の確保や利便性、安全性の向上を図ります。

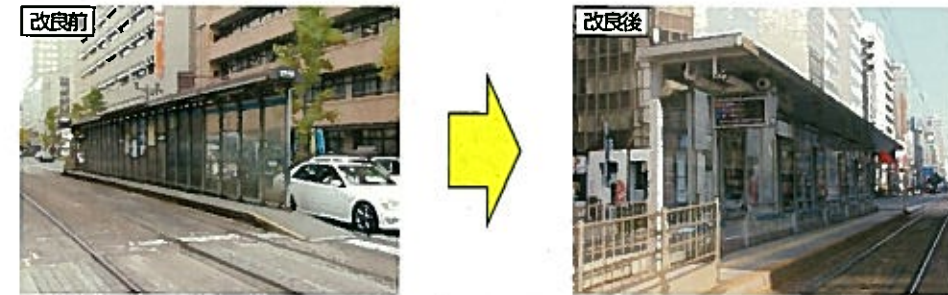


図2-14 市役所前電停

計画期間内（平成32年度まで）の取組

バリアフリー化や上屋の増設などの電停の改良に取り組みます。

3 タクシーの機能強化

■タクシーの利用環境の向上

タクシーは、利用者の多様なニーズにきめ細かく柔軟に応じることが出来る交通機関としての機能を有しており、他の公共交通でカバーしているか否かにかかわらず緊急時や深夜、高齢者や障害者などの輸送も担っています。こうしたタクシーの利用や他の交通機関との乗換えを円滑にいくためにタクシーの利用環境の向上に取り組みます。



図3-1 タクシーの待機スペース

計画期間内（平成32年度まで）の取組

交通結節点整備やバス停の集約に併せてタクシーの待機スペースを確保するなど、タクシーの利用環境の向上に取り組みます。

4 船舶の機能強化

■陸上交通との連携強化

交通拠点の広島港において、船舶への交通系ICカード（PASPY）の導入拡大による路線バスや路面電車との乗継のシームレス化や、東西方向の新たなバス路線の新設による利用者本位の乗継の確保など、陸上交通との連携強化を図ります。

計画期間内（平成32年度まで）の取組

船舶への交通系ICカード（PASPY）の導入拡大や、広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線の新設などによる連携強化に取り組みます。

5 交通結節点等の機能強化

■広島駅周辺地区交通結節点整備

(広島駅自由通路、新幹線口ペDESTリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備)

広島駅自由通路及びペDESTリアンデッキの整備により、都心の東の核である広島駅周辺地区の回遊性向上を図ります。また、新幹線口広場の再整備により、交通機能の適正な配置を図り、新幹線口の交通混雑を緩和します。



図5-1 広島駅自由通路等の位置図



図5-2 新幹線口ペDESTリアンデッキ整備イメージ図

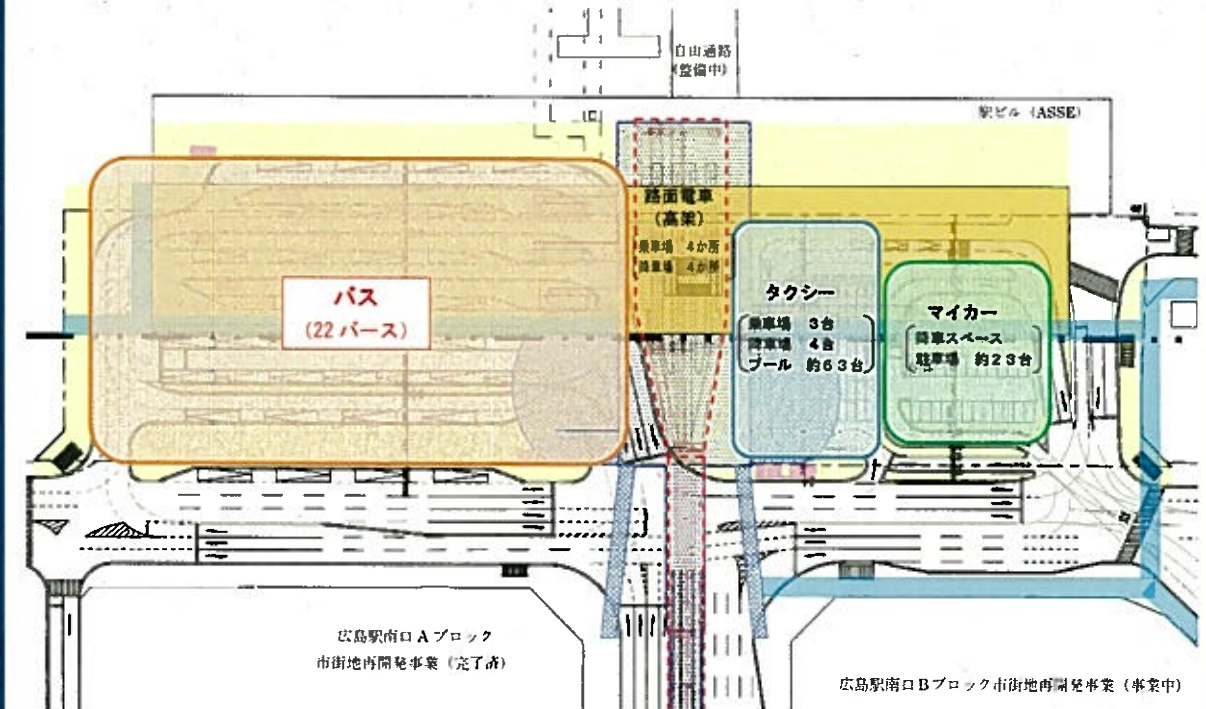
計画期間内(平成32年度まで)の取組

平成29年度の供用に向け、整備に取り組みます。

■広島駅周辺地区交通結節点整備 (広島駅南口広場の再整備)

広島駅南口広場は、JRとバスの乗継が不便であるとともに、ラッシュ時には広場に進入できない路面電車が行列待ちとなっています。さらに、待合場所や憩いの場といった賑わい・交流空間が少ないなど様々な課題を抱えています。

こうした課題に対応し、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図るとともに、広島駅周辺地区で進展する市街地再開発事業等と一体的なまちづくりを推進するため、南口広場の再整備に取り組みます。これにあわせ、広島駅南口Aブロック市街地再開発事業南側の降車場等についても広場内へ集約を図ることとしています。



※ 施設の詳細な配置等については、今後、実施設計等により変更となる場合があります。

図5-3 広島駅南口広場再整備の計画平面図(案)

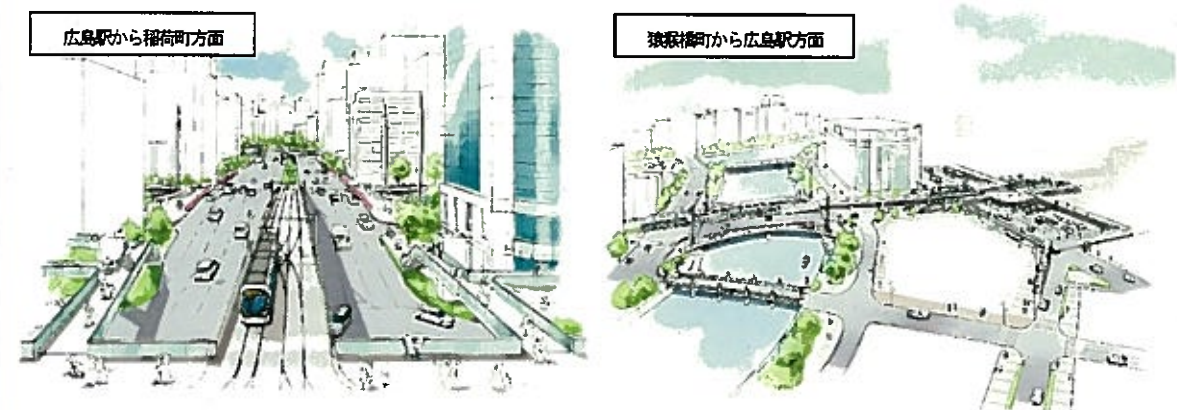


図5-4 広島駅南口広場再整備イメージ図

計画期間内(平成32年度まで)の取組

平成30年代半ばの完成を目指し、広島駅南口広場の再整備に取り組みます。

■ JR西広島駅周辺地区交通結節点整備

JR西広島駅周辺地区において、新交通西風新都線の計画を踏まえた南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備、北口駅前広場及びアクセス道路の整備に取り組み、JRと路面電車、バスの乗継利便性の向上など、交通結節点機能の強化を図ります。

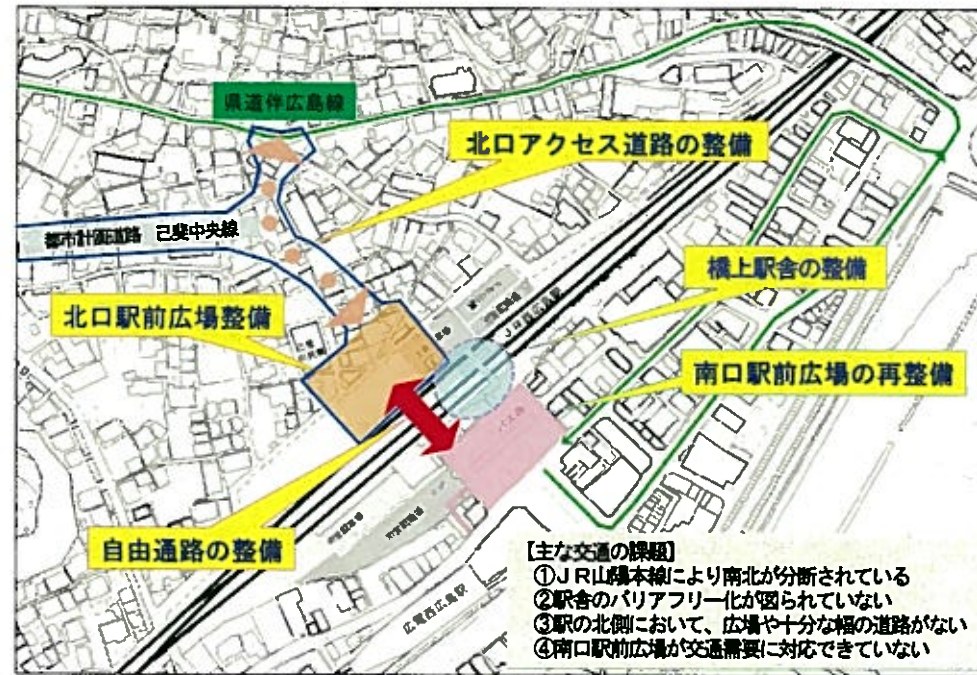


図5-5 西広島駅周辺地区交通結節点整備



図5-6 南北自由通路整備イメージ図

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

平成30年代初頭の完成を目指し、南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備などに取り組みます。

■ 交通結節点 (交通拠点及び乗継地点) の機能強化

交通拠点及び乗継地点において、上屋やベンチの設置、案内情報の充実などの待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

円滑な乗継のためのサービスを提供することで、市域内における公共交通相互の連携が図られるとともに、周辺市町村との連携や新幹線、高速バス、空港リムジン、船舶等による広域的な公共交通ネットワーク構築に資することが期待できます。

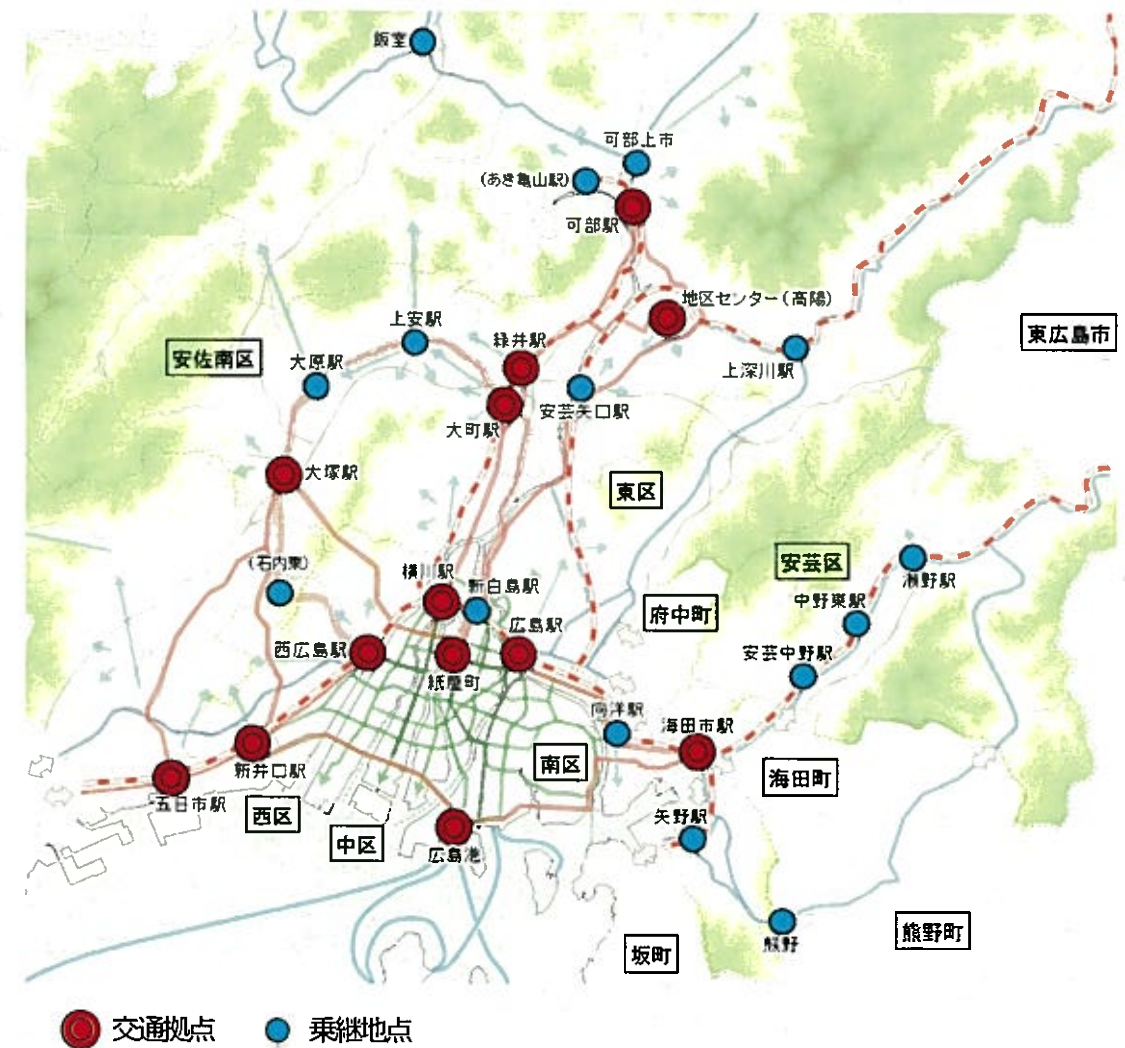


図5-7 交通拠点及び乗継地点

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

■案内情報の充実

交通結節点等において、冊子・ちらし、音声案内、情報案内板、インターネットなど様々な媒体を活用しながら、路線図や時刻表、乗降場所、主要な目的地までの所要時間、運賃など、公共交通機関をよりわかりやすく使いやすくするための案内をするものです。



図5-8 交通案内所 (広島駅南口)



図5-9 バスマップ (広島県バス協会作成)

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

交通結節点等において、複数の交通機関をあわせた乗換情報の提供などについて検討するとともに、様々な媒体を活用しながら、案内情報の充実に取り組めます。

■機能強化策一覧

機能強化策	該当する階層等					実施主体	計画期間内 (平成32年度まで) の取組内容		
	路線	駅	バス	タクシー	船舶				
1 バスネットワークの再構築									
(1) 都心における路線の効率化									
重複系統のドッキング	●	●				●	●	実施	
(2) 郊外部における路線の効率化									
路線のフィーダー化	●	●	●	●		●	●	実施	
近隣市町と連携した路線の統合			●			●	●	実施	
地域の実情にあった運行形態の見直し			●	●		●	●	●	実施
(3) サービスレベルが低い地域における交通の確保									
バス路線の新設	●	●	●			●	●	●	実施
地域主体の乗合タクシーの導入支援			●			●	●	●	実施
(4) 基幹バスの機能強化									
基幹バスの拡充	●					●	●	●	実施
走行環境の向上 (バスレーンやバス優先信号の拡充)	●	●	●			●	●	●	実施
(5) 利用環境の向上									
系統番号の統一	●	●	●	●		●	●	●	実施
バスロケーションシステム表示器の設置拡大 (リアルタイムな運行情報の提供)	●	●	●	●		●	●	●	実施
運行時間の拡大	●	●	●			●	●	●	実施
低床低公害車両の導入拡大	●	●	●			●	●	●	実施
待合環境の整備 (上屋やベンチの設置等)	●	●	●	●		●	●	●	実施
わかりやすく使いやすい運賃体系の構築	●	●	●	●		●	●	●	実施
2 鉄軌道系ネットワークの再構築									
(1) JR									
JR可部線の電化延伸	●					●	●	●	実施 (完了)
JR可部線下福徳駅の利便性向上	●					●	●	●	検討
JR可部線線路増設以上の運行頻度の向上	●					●	●	●	検討
JR芸備線下深川・広島間の運行頻度の向上	●					●	●	●	検討
JR在来線の快速電車の運行	●					●	●	●	実施
JR在来線の車両設備の改善	●					●	●	●	実施
JR駅のバリアフリー化	●			●		●	●	●	実施 (完了)
(2) アストラムライン									
新交通西風新着線 (広域公園前橋からJR西広島駅まで) の整備	●					●	●	●	実施
(3) 広島宮島線・路面電車									
駅前大橋ルートの整備		●				●	●	●	実施
循環ルートの導入		●				●	●	●	実施
電車ロケーションシステムの高度化 (リアルタイムな運行情報の提供)	●	●				●	●	●	実施
電車優先信号の拡大		●				●	●	●	実施
超低床車両 (LRV) の導入	●	●				●	●	●	実施
電停施設等の改良 (電停施設のバリアフリー化、電停の統合等)	●	●				●	●	●	実施
3 タクシーの機能強化									
タクシーの利用環境の向上	●	●	●	●		●	●	●	実施
4 船舶の機能強化									
陸上交通との連携強化	●	●	●	●		●	●	●	実施
5 交通結節点等の機能強化									
広島駅周辺地区交通結節点整備									
広島駅自由通路、新幹線口バストリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備					●	●	●	●	実施 (完了)
広島駅南口広場の再整備					●	●	●	●	実施
JR西広島駅周辺地区交通結節点整備					●	●	●	●	実施
交通結節点 (交通拠点及び乗継地点) の機能強化					●	●	●	●	実施
案内情報の充実					●	●	●	●	実施