

	～2021	2021.3～
	経営改革まで	運営権者による運営
外部環境	・インバウンド市場の拡大, LCCの拡大, 広域観光の進展, 空港を起点に多方面へのダイレクトアクセス 利用者層の多様化, 様々な技術革新 (ICT/自動車技術 etc)	
広島都市圏 アクセス対策	トリプルウェイ化の効果を最大限活用 (道路系アクセスの強化)	
	トリプルウェイの早期実現 (経営改革に向けた環境整備)	トリプルウェイを生かした「利便性向上」

◆ トリプルウェイ化について

現状			トリプルウェイ化			整備効果・対策状況
主要ルート 【高速ルート】	一般道 + 広島高速1号 + 山陽道	約45分	主要ルート① 【高速ルート】	広島高速5号(H32完成予定) + 山陽道	約40分	・速達性, 定時性向上
【一般ルート】	国道2号 + 東広島・呉自動車道 + 山陽道	約105分	主要ルート② 【一般ルート】	国道2号東広島・安芸BP(時期未定) + 東広島・呉自動車道 + 山陽道	約65分	・主要ルートの複線化 ・交通量分散により, 事故・渋滞リスクが低減
選択ルート 【白市ルート】	JR + 連絡バス	約64分 (平均)	選択ルート 【白市ルート】	JR + 連絡バス	約64分 (平均)	セイフティネット機能の強化 (増便/駅バリアフリー化 /積雪対策)

トリプルウェイ化により, 速達性・定時性 (複線化, 事故・渋滞リスクの低減) が向上