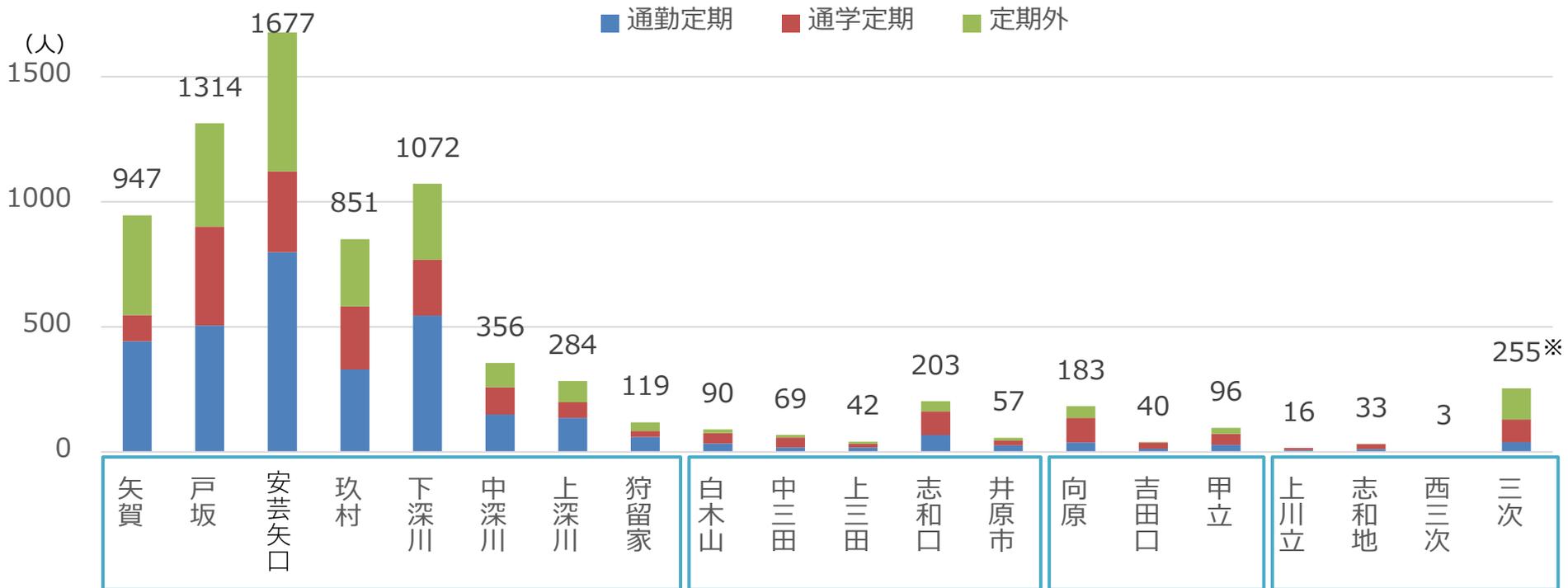


沿線のまちづくりを踏まえた芸備線（三次駅～広島駅間）
の現状・課題及び鉄道の機能強化策について

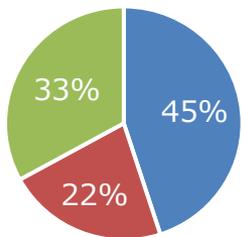
2025年8月18日

芸備線（三次～広島）の駅別乗車人員（2024年度）

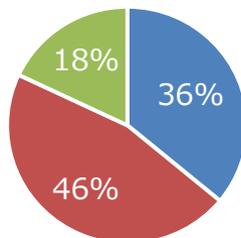
狩留家～矢賀では通勤利用、三次～狩留家では通学利用の割合が高い。



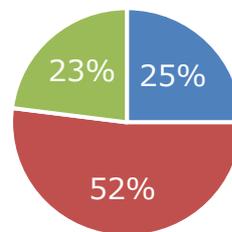
【狩留家～矢賀】



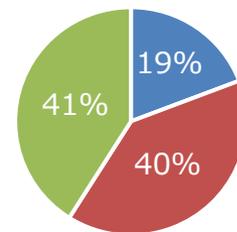
【井原市～白木山】



【甲立～向原】



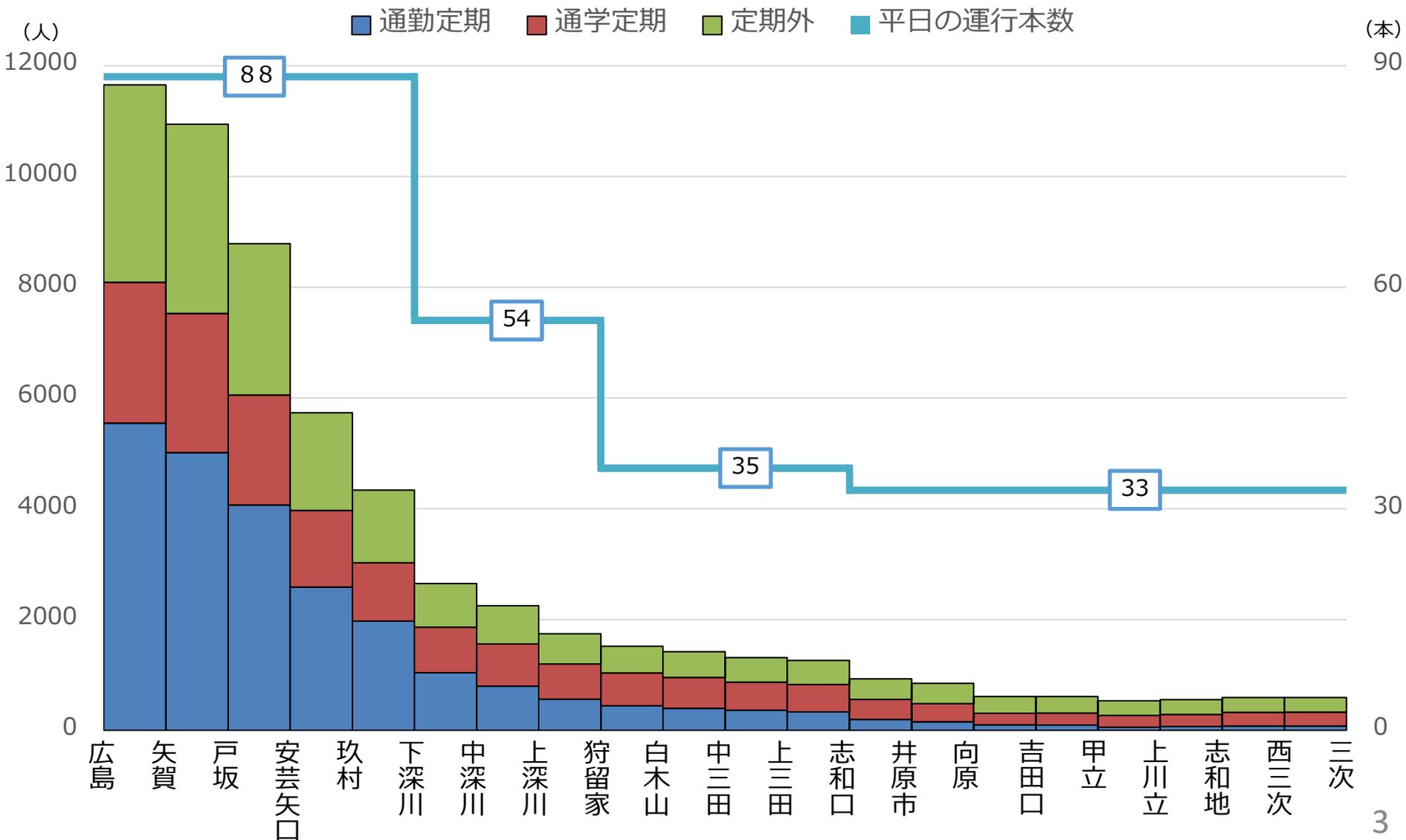
【三次～上川立】



※三次駅の乗車人員は広島方面のご利用のみ算出しています。

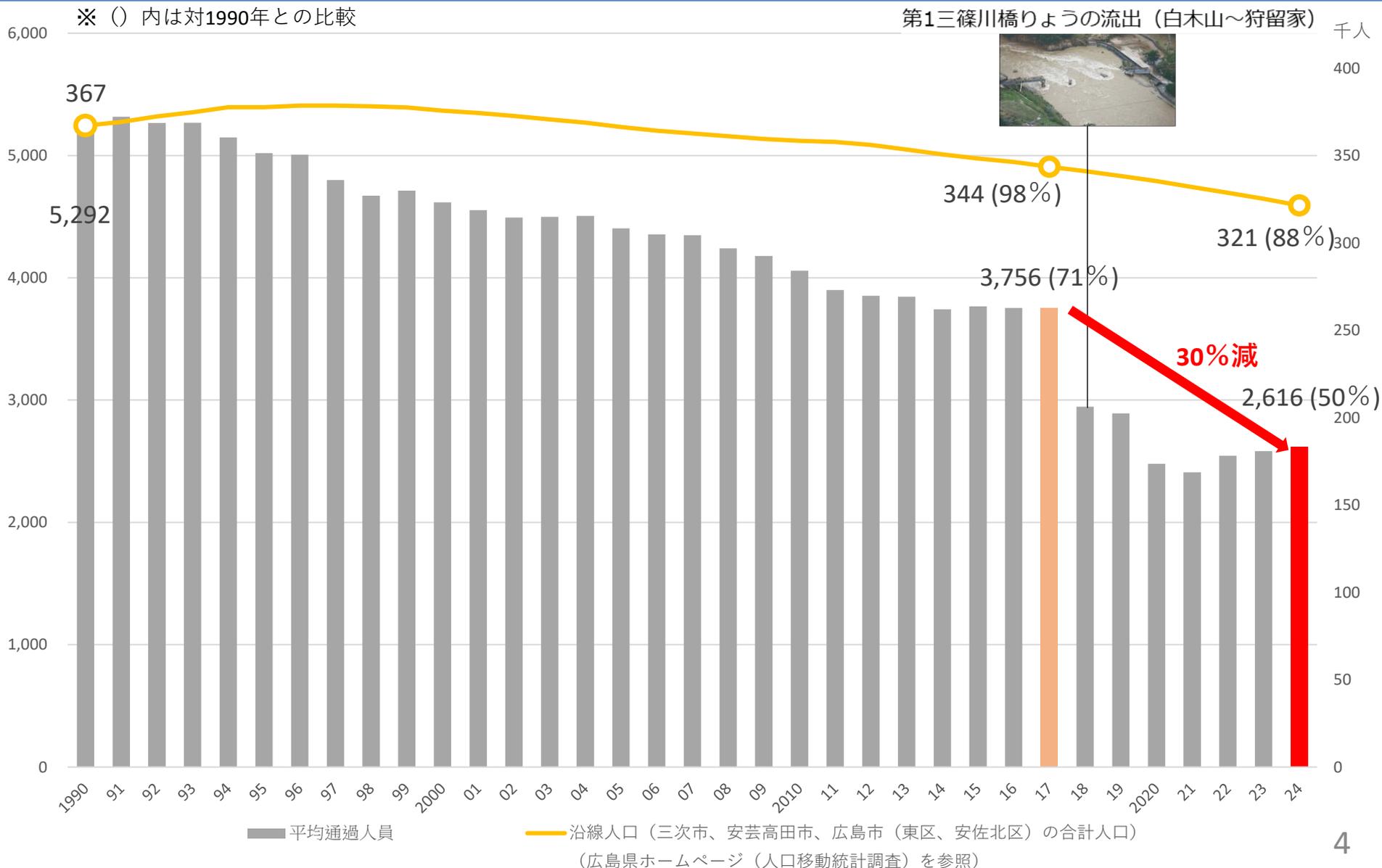
芸備線（三次～広島）の駅間輸送人員・運行本数（2024年度）

ご利用に応じて、三次～広島、志和口～広島、狩留家～広島、下深川～広島の区間でダイヤを設定
 広島駅に向かって輸送人員が多くなっており、広島駅を発着地とした移動が大半を占める



芸備線（三次～広島）の平均通過人員と沿線人口の推移

芸備線のご利用は減少傾向にある中、西日本豪雨災害を境に人口減少率とご利用の減少率の乖離が大きくなっており、2024年度のご利用は西日本豪雨前から30%減少している



■ 2021～2023年度の3か年平均

（単位：億円）

区間	三次～広島
営業キロ	68.8
輸送密度（2023年度）	2,583
収支率	26.6%
営業収益（運輸収入）	6.4
営業費用	24.0
線路保存費	4.3
電路保存費	1.5
車両保存費	4.4
運転費	6.4
運輸費	1.4
固定資産税	0.9
減価償却費	5.1
営業損益（管理費除く）	▲ 17.6
間接経費	2.1
保守管理費	0.4
輸送管理費	1.7
営業費用（管理費含む）	26.1
営業損益（管理費含む）	▲ 19.7

下深川～広島	三次～下深川
14.2	54.6
8,676	998
56.3%	11.7%
4.5	1.9
8.0	16.0
1.1	3.2
0.4	1.2
1.7	2.7
2.5	3.9
0.5	0.9
0.2	0.6
1.5	3.5
▲ 3.5	▲ 14.1
0.7	1.4
0.1	0.3
0.6	1.1
8.7	17.4
▲ 4.2	▲ 15.5

※ 区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
 ※ 間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。
 ※ 四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

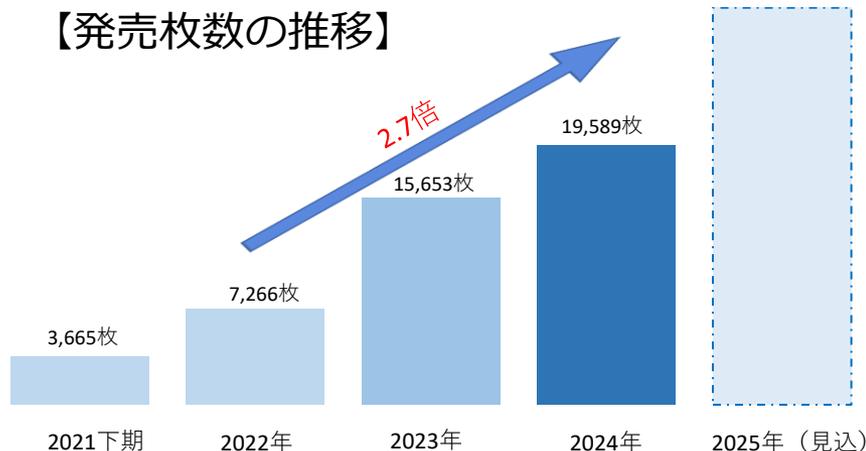
- 「バス&レールどっちも割きっぷ」の発売
2021年11月から高速バスと芸備線を片道ずつ乗車できるきっぷを発売(三次市支援事業を活用)



- 「芸備線deスポーツ応援！」の実施
2024年、芸備線沿線4市(広島市、安芸高田市、三次市、庄原市)で構成される「芸備線対策協議会」において、芸備線の利用促進の取組みを実施



【発売枚数の推移】



○別紙記載のまちづくりの方向性(移動創出に係る課題など)を踏まえた芸備線の現状・課題の抽出

	移動創出に係る課題など	芸備線の現状
三次市	<ul style="list-style-type: none"> ・三次に住みながら広島方面への通勤通学に便利なダイヤ(時刻改善及び本数確保) 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤通学時間帯は列車の選択肢が少なく、また、各駅停車で所要時間がかかる
安芸高田市	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学に便利なダイヤ(上りの列車本数確保) ・キャッシュレス化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤通学時間帯は、広島方面(下り)を優先としたダイヤとなっており、三次方面に通勤通学できる列車の選択肢が少ない ・狩留家駅以北はICOCA未整備
広島市	<ul style="list-style-type: none"> ・下深川以北の市街地エリアにおける便数の確保 ・駅舎及び駅周辺施設を活用した交流活動の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤通学時間帯は広島方面(下り)を優先としたダイヤとなっており、三次方面の列車の選択肢が少ない ・無人かつ未活用の駅舎が多数存在
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・経年40年を超えた車両(キハ40・47系)を使用している ・山間部を走っており、動物との衝突や大雨による遅延・運転見合わせが発生しやすい 	

- ・芸備線は単線かつ行き違いができる駅が限られており、ご利用が多い区間、時間及び方面を優先してダイヤを設定
- ・広島都心部の移動需要に応えながら、広域的なご利用の利便性を高めるためには、新たな地上設備の新設・改良や列車本数に応じた車両数が必要となる

速達性の向上

・ 快速停車駅の見直し



・ 軌道強化

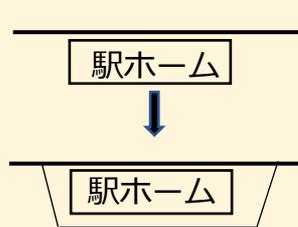


・ 線路の線形改良



利便性の向上

・ 行違い・折返し設備の新設



・ 信号設備の改良



・ ICOCAの導入



快適性の向上

・ 新型車両の導入



・ 着座サービスの導入



・ 段差の解消



・ 通信環境の改善



・ 今後、当社において、機能強化策の導入可能性（事業費や実施箇所、整備スケジュール等）を調査し、その実現可能性について、自治体の皆様と連携しながら検討してまいります

(島根県江津市) 山陰本線 波子駅 無人駅舎の一部をクラフトビール工場として利活用

波子駅



2023年 (before)



2024年以降 (after)



2024年 駅舎内に「石見麦酒」が移転

以前、駅長室や改札が設置されていた場所に、地元・行政の協力により、石見麦酒がビール醸造所を開業。また、駅舎内には直売所も併設されており、観光客や地元住民が気軽にビールを楽しめる空間となっている。なお、醸造の過程での麦芽粕を近隣の羊牧場に羊の餌として提供する等、地域の循環が形成されている。

(兵庫県姫路市) 姫新線 太市駅 旧駅舎跡地に事業所(2階)を建設し、1階にはカフェレストランを併設

太市駅



2020年 (before)



2021年以降 (after)



2021年 旧駅舎跡地に関西陸運株式会社の本社建屋が完成 (1階にカフェレストランを併設)

長年の使用により、経年劣化が進んだ木造駅舎を撤去した後、地域・行政・関西陸運株式会社が連携し、駅利用者向けにカフェレストランや公共トイレを設置。その後、太市駅は非常に賑わいに満ちており、地域のまちづくりの拠点となっている。