

沿線のまちづくりを踏まえた
芸備線（三次駅～広島駅間）の機能強化策について

2026年4月24日

目次

地域のニーズを踏まえた鉄道の機能強化策（案）	・・・ P 1～4
（参考）行違い設備の新設により得られる効果	・・・ P 5
行違い設備の新設箇所について検討	・・・ P 6
アンケート調査結果を踏まえたダイヤ案	・・・ P 7～8

地域のニーズを踏まえた鉄道の機能強化策（案）

各市の移動創出に係る課題及び住民アンケート調査結果より、芸備線に求める機能の具体的な項目を当社で検討
 ※数多くあるアンケート要望から、芸備線の現状・課題を踏まえ、より効果的と考えられる項目を当社で抽出

	三次市	安芸高田市	広島市
課題	広島方面の通勤・通学の利便性	通勤・通学の利便性	市街地エリアの便数確保 (下深川以北)
朝	・通勤時間帯の下り方面の快速「みよしライナー」を増発	・通勤時間帯の下り方面の快速「みよしライナー」を増発	・通勤時間帯の上り方面を増発
昼・夕	・広島駅17～18時台発の快速「みよしライナー」を1本増発	・上り下りともに1本/h（現行0～2本/h）を実現 ・広島駅17～18時台発の快速「みよしライナー」を1本増発	上り下りともに1本/h (現行0～1本/h)を実現
夜	・三次行終電の繰り下げ	・広島駅19～20時台発上り列車を増発 ・三次行終電の繰り下げ	・19時～20時台の下り方面を増発 ・下り方面終電の繰り下げ

芸備線は単線かつ行き違いができる駅が限られているため、ご利用の多い区間、時間及び方面を優先してダイヤを設定しており、朝・夕の通勤通学時間帯で現状の設備のままでは増発は困難

▶ 広島都心部における現状の利便性を維持しつつ、上記の項目を含む広域的な利便性の向上の実現に必要な**設備改良等の施策とダイヤ案**の検討内容について、本日提示する

速達性の向上	機能強化策	<h2>新たな快速列車の設定</h2> <p>（通勤・通学時間帯）</p> 	<h2>軌道強化+線形改良</h2> 
	施策概要	<p>現行の列車本数を出来るだけ維持し 快速列車を新設する</p>	<p>曲線の改良(曲線通過時の速度制限の緩和) 1線スルー化(行違駅通過時の速度制限解消)</p>
	効果	<p>停車駅減による 所要時間の短縮</p>	<p>速度向上による 所要時間の短縮</p>
	費用規模	<p>行違い設備等の 新設が前提 (利便性向上施策を参照)</p>	<p>10～30億円/箇所</p>
	備考	<p>行違い設備等の新設がない場合、 普通列車を置き換える必要あり</p>	<p>用地取得も含めた整備が必要 短縮効果は数～数十秒/箇所 ⇒大幅な短縮には広範囲の整備が必要</p>

地域のニーズを踏まえた鉄道の機能強化策（案）

		機能強化策	軌道強化 + 斜面防災	信号設備の改良	ICOCA導入
利便性の向上	機能強化策				
	施策概要	駅間が長い箇所、折返し設備がない駅 [狩留家～下深川間] [安芸矢口～矢賀間]	路盤等の強化 り面の崩壊対策	行違いの多い駅 での整備	未整備区間への導入 [三次～狩留家]
	効果	ダイヤ設定の柔軟化 (両方向の増発等) 異常時の折返し運転	災害に対する強靱化 (降雨規制の強化)	ダイヤ設定の柔軟化 (行違い待ち時間削減)	スムーズな運賃支払い 他の公共交通とのサービス連携
	費用規模	20～30億円/箇所	沿線の広範囲にわたり 整備が必要	約2億円/箇所	約5億円/ 三次～狩留家
	備考	詳細はP 6 参照	—	—	—

□ P 1 の施策を実現するのに必要な機能強化策

事業費は現時点での概算であり、計画の深度化、物価高騰などにより変更となる場合あり

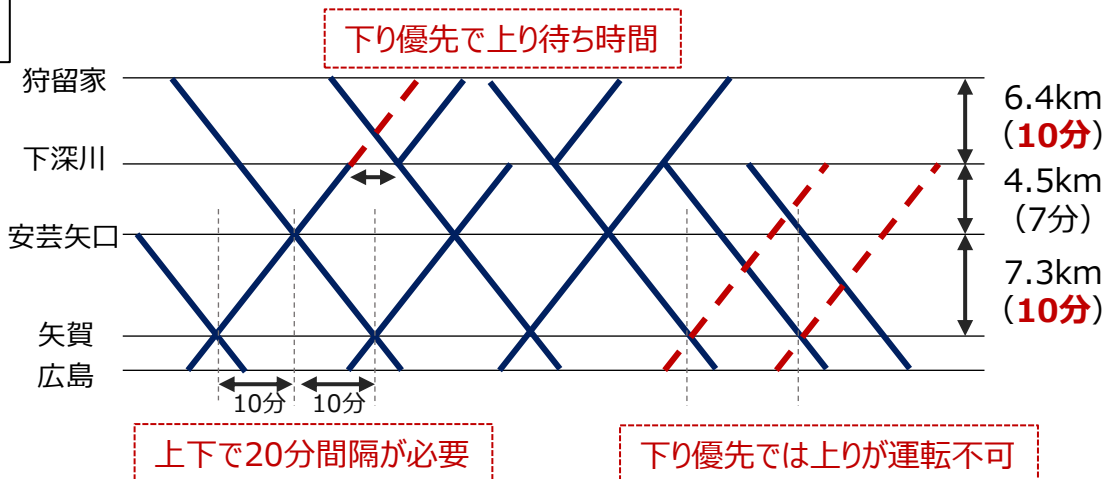
		新型車両導入	駅のバリアフリー化	通信環境の改善
機能強化策 快適性の向上	機能強化策			
	施策概要	現行キハ40・47系の車両更新	ノンステップ車両の導入とホーム嵩上げによる段差解消 エレベーター付き跨線橋整備	車内Wi-Fiの導入 不感地対策の実施
	効果	走行中の振動・騒音の軽減、 空調機能の向上	移動の円滑化 (様々な人が容易に利用可能)	車内での快適性向上
	費用規模	4.5億円/両 (当社他事例より参照)	安芸矢口駅のバリアフリー化 約7億円 (EV付き跨線橋、スロープ整備等)	—
	備考	—	駅周辺を含めた検討が必要	不感地が少なく、 効果が薄い

(参考) 行違い・折返し設備の新設により得られる効果

列車の行き違い可能箇所を増設することにより、利便性（上下列車の運行本数、間隔、到達時分）を維持しながら両方向の列車増発が可能となる

【現状】

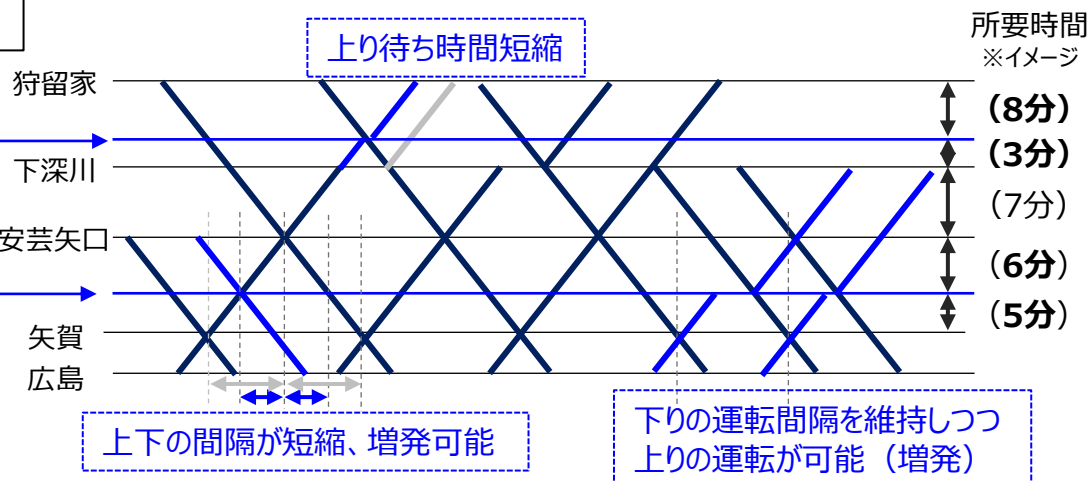
行き違い可能駅



行き違い可能な駅の間隔が長く、ラッシュ時のダイヤ設定において大きな制約条件となっている

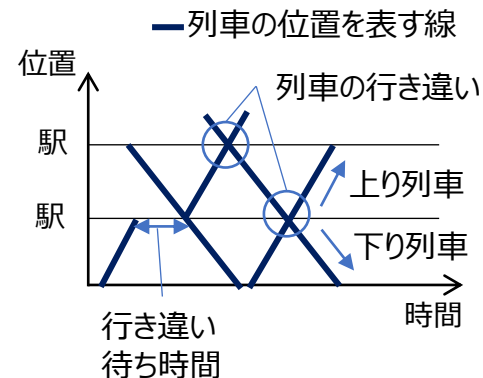
【強化後】

行き違い増設



行き違い2か所増設で各区間の所要時間が短縮・均等となり、柔軟なダイヤ設定が可能となる

【ダイヤ図の解説】



【ダイヤ図の見方】

- 列車がいつ、どこを走行しているかを表す（横軸が時間、縦軸が位置、横線は駅）
- 単線区間での行違い = 列車の線が交差（行違い可能箇所でしか交差できない）
- 角度が急なほど、速達性が高い

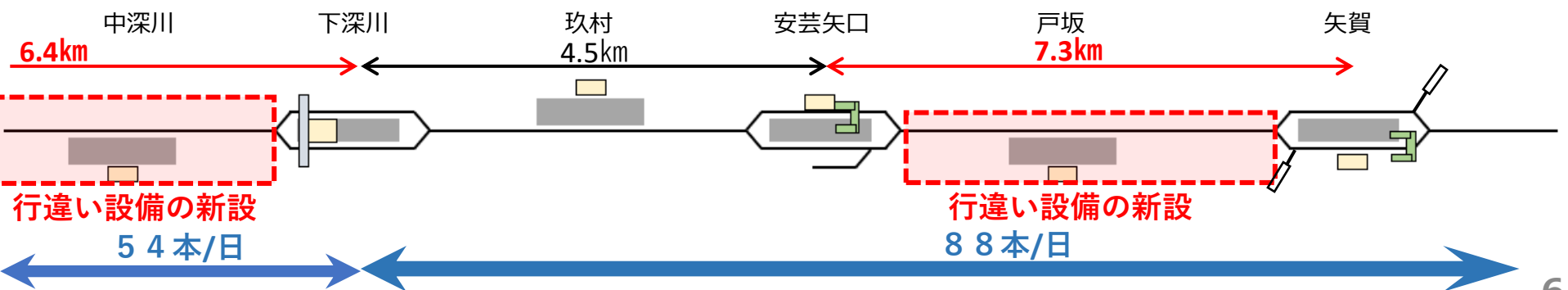
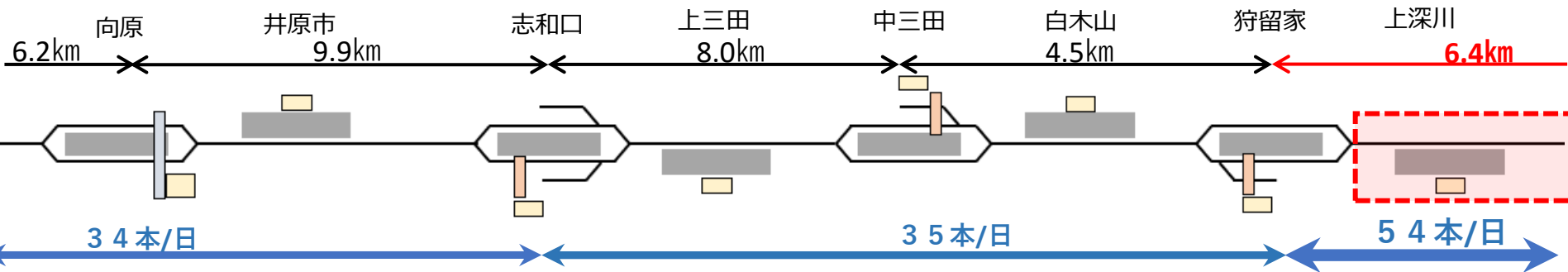
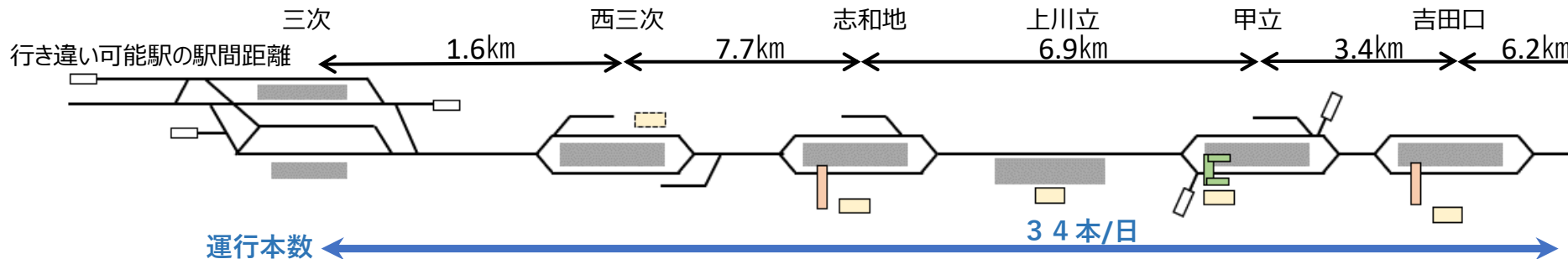
行違い設備の新設箇所について検討

運行本数が多く、行違い可能駅間の距離が長い狩留家－下深川間及び安芸矢口－矢賀間での新設

▶ 狩留家－広島間で列車本数を増やすことが可能となり、朝夕通勤通学時間帯でも現行の列車本数を維持した上で、三次－広島間の快速列車の増発を実現できる

■ 配線略図

- 改札
- ホーム
- こ線橋
- 構内踏切
- 自由通路
- 安全側線
- 保材線



朝RTダイヤ (イメージ)

時刻表及び所要時間は現時点の試算であり、停車駅も含め今後も変更要素あり

(現行)

三次駅発

5		普		普
6		普		
7	普			
8	快			

(A案)

5	普			普
6		快		普
7		快		
8	普			

(B案)

5	普			普
6		快		普
7		快		普
8				快

朝の通勤快速列車を新設し、通勤・通学の利便性を向上
⇒【運転時分】75～80分程度 (停車駅 5～7駅程度)

広島方面

下深川駅発

5		普		
6	普			普
7	普	普	普	普
8	普		普	普

5	普		普	
6	普			普
7	普	快	普	普
8	普	快	普	普

5		普		
6	普	普		普
7	普	快	普	普
8	快		普	普

快速列車を増発しつつ、普通列車の利便性を維持

三次方面

広島駅発

6		下		三
7				三
8		狩		下
9	三	下		下

6		狩		三
7	下	狩		三
8	下	狩	下	
9	三	狩		三

6		狩		三
7		狩		三
8	狩			下
9	三	下		下

狩留家行きを新規設定し、通勤・通学の利便性を向上

夕RT、昼間ダイヤ (イメージ)

時刻表及び所要時間は現時点の試算であり、停車駅も含め今後も変更要素あり

(現行)

17	三	狩	下
18	狩	三	下
19	三	下	三
20	狩	三	下
21	三	下	狩
22			志
23		下	

広島駅発

三次方面

(A案)

17	三	三	下	狩
18	三	三	下	狩
19	三	三	下	狩
20	三	狩	三	
21	下	三	下	
22		三	狩	
23	志		下	

(B案)

17	三	狩	下
18	三	三	狩
19	三	狩	狩
20	三	下	三
21	下	三	下
22	三	狩	志
23		下	

快速増発、普通の狩留家までの延長、終電繰下げ等により
通勤・通学の利便性を向上

18	普	普
19	普	普
20	普	

狩留家駅発

広島方面

18	普	普
19	普	普
20	普	普

狩留家発を新規設定し、通勤・通学の利便性を向上

18	普	普
19	普	普
20	普	普

11	三	狩	
12	三	下	
13	三	狩	下

広島駅発

三次方面

11	三	狩	三
12	下	三	狩
13	三	下	

パターンダイヤ化により利便性を向上

下深川～三次は快速と普通を各1本/1.5時間に増発