

広島高速鉄道可部線概要

可部線は、横川駅から可部駅に至る路線であり、河戸延伸も決定されている路線である。しかしながら、全線単線で交換設備が少ないため、可部駅では毎時3本が線路容量の限界となっており、緑井以南でも毎時6本が限界となっている。また、広電バスや広島交通などによるバス運行と区間が重複しており、本数の少ない可部線ではなくバスを利用する人も多い。そこで、可部線を西日本旅客鉄道から分離し、広島高速鉄道として整備することとした。

1 路線整備

可部線路線案内

キロ		普通	快速	のりかえ
0	広島	●	●	新幹線・山陽本線・呉線・高陽線・広島電鉄
1.8	白島	●	●	山陽本線・アストラムライン
3	横川	●	●	山陽本線・広島電鉄
3.6	三滝三篠	●	●	
5.2	安芸長束	●	●	
6.5	下祇園	●	●	
7.9	古市橋	●	●	
9.1	大町	●	●	アストラムライン
9.9	緑井	●	●	
10.6	七軒茶屋	●	●	
12.2	梅林	●	●	
13.8	上八木	●	●	
15.2	中島	●	●	
16.6	可部	●	●	
17.4	亀山	●	●	
18.2	河戸	●	●	

整備後の可部線路線図。ラッシュ時には快速運転も行えるほど増発できる。

1

広島高速鉄道可部線概要

a 広島駅～安芸長束駅間

広島駅～横川駅間では山陽本線と線路を併用しているが、可部線を地下へと分離し、より増発できるように整備する。また、三滝駅の利用があまり進んでいないので、駅を移転し三滝三篠駅を整備する。よって、広島駅～安芸長束駅間の5.2Kmは複線地下線を新たに整備する。



右地図の赤線区間が新規複線地下線を整備するルートである。

詳細：

http://www.mapion.co.jp/m/route/34_424986536454895_132_45901954262345_9/?env=0000&dist=csF199ynE060csx166ynG935cso039ynM307csi745ynW295csc630yo6995cs8705yoa854cs3502yod729crS648yog906cr0267yoi420crG509yol295crC401yom732cry020yom657crI424yomI27cr9860yol976cre943yom203crd939yonI87crd757yop078cre669yor953crf674yov357crf309yox551crd209yoy9I2cr8007yoF040cr79I5yoH083cr9467yol369crc845yoM756crh043yoQl60crI242yoJ774cro894yp4868crq7I9ypa238crq446ypb827crp077yph65Icrp350ypj542crq902ypm643crr54Iypn740cru793ypu292

b 安芸長束駅～可部駅間

安芸長束駅～可部駅間は、建設費を抑えるために既設線を下り線として存続し、上り線として既設線直下にシールド工法で単線地下線を11.4Km建設する。これにより可部駅まで複線となり、列車増発が可能となる。

c 可部駅～河戸駅間

可部駅～河戸駅間は、需要が可部駅以南と比べて少ないと見込まれるため、単線のままで営業する。現状の施設でも朝ラッシュ時の毎時6本の運行が可能である。

2 運行形態

運行本数の目安

可部線	広島～可部			可部～河戸
	普通	快速	合計	
朝ラッシュ時	毎時6本	毎時6本	毎時12本	毎時6本
平日日中・土休日	毎時6本	運行なし	毎時6本	毎時3本
夕ラッシュ時	毎時6本	毎時3本	毎時9本	毎時4本

可部線では、広島運転所に転入させた207系または321系の3両編成改造車(1.5M1.5T車)を使用し、ワンマン運転を行う。西日本旅客鉄道は山陽本線や呉線には227系を投入すると報道しているが、227系の2両編成の一部を山口地区に転用することにし、地下鉄規格で運転可能な車両を使用する。

また、地下鉄ではホームドアがお馴染みとなりつつあるが、整備費・維持費がともにかかり、そこまでの需要が見込めないのであえて整備せず、代わりとして東急池上線などで導入されている到着時・出発時の安全をホーム上に設置したホーム柵と光センサーを利用したホームセンサーで確保し、運転士が運転席に設置されたモニターテレビで利用者の乗降状況を確認してドアの開閉を行う方式を採用する。

可部線では、ラッシュ時の可部駅からの所要時間短縮と運行本数調整に伴い、ラッシュ時に快速運転を行う。これにより、より一層複線化による効果が現れるであろう。