

広島県立文書館収蔵文書展

広島県の鉄道のあゆみⅡ

# 県北の路線を見つめる

平成29年3月28日(火)~6月10日(土)

はじめに

中国地方の陰陽を連絡する鉄道路線として、現在では、岡山県の倉敷駅から鳥取県の伯耆大山駅を結ぶ伯備線が幹線として多く利用されています。昭和五十七年(一九八二)に全線電化され、特急「やくも」は岡山―米子間を二時間余りで結んでいます。

一方、広島県の陰陽連絡路線としては、芸備線経由で木次線・三江線などを利用するルートがあります。かつては、芸備線・木次線経由で広島―米子間を結ぶ急行「ちどり」などがありました。現在は普通車みの運行となり、本数も減って接続が難しい路線となりました。また、かつては広島から島根県の浜田までを結ぶ陰陽連絡線として建設が進められた可部線も、平成十五年(二〇〇三)に可部以北が廃止されました。そして、平成三十年(二〇一八)三月末には、三江線が全線廃止されることとなりました。

しかし、県北地域に敷かれたこれらの路線は、長年にわたる地元住民や関係自治体の熱い要望と運動を背景に実現したものが多く、そこには、地域経済交流や産業開発だけでなく、過疎化や格差拡大の流れをくい止め、福祉・文化の向上に資する目的も込められていました。

これら路線の利便性が失われつつある現在、県北の路線を改めて見つめ直し、公共交通機関としての鉄道のあり方を考えるための素材になればと思います。

広島県立文書館

# 芸備線

かつては、陰陽連絡の幹線ルートであり、木次線や伯備線を經由して多くの優等列車が往復した。冬の沿線は積雪地帯となり、道後山や三井野原へのスキー客が多数乗車し、ターミナルの備後落合駅もスキー客で大いに賑わった。しかし、県北の沿線は過疎化が急速に進行し、中国自動車道の開通や新幹線の開通 それに伴う伯備線の特急網整備により、幹線ルートから外され、現在は近距離間の通勤・通学路線となっている。



道後山—備後落合間にて 813 列車 昭和 37. 3. 11 (200407-606)

姫路発姫新線・芸備線経由の広島行き普通列車。姫路 4:48 発、姫新線経由で新見 10:22 着。伯備線で備中神代から芸備線に入り、備後落合 12:16 着、三次 14:10 着。広島には 17:07 着。



備後西城—比婆山間にて 832 レ 昭和 38. 1. 2  
(長船友則氏収集資料 200407-606)  
三次発姫路行き普通列車。三次 6:20 発、備後落合 7:53 着、新見 9:40 着。姫新線経由で姫路 16:16 着。



備後西城—平子間にて 昭和 42. 1. 3 (200407-606)  
津山発広島行き普通列車。津山 5:16 発、新見 7:37 着。芸備線経由で広島 13:49 着。



備後落合一道後山間にて 昭和 43. 1. 3 (200407-606)  
三次発新見行き普通列車。三次 6:19 発、新見 9:40 着。



道後山—備後落合間にて 貨物 886 レ 昭和 43. 3. 23 (200407-606)

## 第一小鳥原川橋梁

備後落合一道後山間に立つ中国地方一、西日本第 2 位の高さを誇る鉄橋。全長 146.2m、高さ 30m で、昭和 11 年 (1936) に完成した。8 本の橋脚が立ち、西城川の上流、小鳥原川と国道 183 号をまたいで大きくカーブしている。因みに、西日本第 1 位の高さは、兵庫県の餘部鉄橋で、高さ 41.45m。



第一小鳥原川橋梁を走る広島発新見行き列車  
昭和 42. 1. 3 (200407-606)  
広島 7:59 発、新見 14.16 着。



第一小鳥原川橋梁にて 444D  
平成 19. 4. 2 (200407-609)

### 芸備線の「合理化」

国鉄財政は、昭和三十九年度以降毎年赤字が重なり、四十年代に入り「経営合理化」の動きが盛んになった。その矛先は赤字ローカル線に向けられ、芸備線も沿線人口の減少と自家用車の普及、道路網の整備などにより鉄道利用が減少したとして、業務の縮小が進められた。

昭和四十六年(一九七二)十二月二十日には、白木山駅に加えて新たに七駅が無人駅となり、四駅で貨物営業が廃止となった。翌年六月には、岡山鉄道管理局が芸備線の大幅な合理化計画を関係自治体に示した。無人駅を新たに九駅追加し、貨物取扱いの廃止もさらに六駅増やすという内容であった。

広島県では、同局の説明を受けて意見書を提出した。国鉄が合理化を計画する沿線は積雪地帯であり、鉄道は沿線住民にとって欠くことのできない交通手段であるとし、一、旅客駅の無人化については地元自治体の意見を尊重し、利便性の低下を来さない措置をとること、二、小奴可駅の貨物営業は、並行する国道が未整備であるため当面継続させることを要望した。

現在、芸備線の直営駅は広島と三次のみであり、業務委託駅が五駅、残り は全て簡易委託駅か無人駅である。また、貨物営業は昭和六十一年(一九八六)十一月をもって全駅で廃止された。

## 中国地方唯一の陰陽連絡高速鉄道だった時代

広島・島根両県は、古くから中国地方の中でも陰陽連絡交通網が最も遅れた地域と言われ、バスの運行増強をみた終戦後も、なおその状況は変わらなかった。

そんな中、松江市を中心に木次線経由の広島直通列車を望む声が高まり、昭和二十八年（一九五三）十月に誕生したのが快速「ちどり」であった（松江城の別名「千鳥城」から命名）。当時はまだ利用者の予測がつかず、週末のみ運行していたが、車内は常に満員であったため、定期列車に昇格。三十四年（一九五九）四月二十日から、ディーゼル化と共に準急に格上げし、スピード化を図ることで、多くの乗客から支持を得た。三十七年（一九六二）には、岡山から伯備線経由で新見―東城―三次―広島と結ぶ「たいしゃく」と、広島から三次―東城―新見を経て米子を結ぶ「しらぎり」という二つの準急の運行を開始。四十一年（一九六六）には「ちどり」と共に急行に格上げされた。冬季にはスキー客用に全車指定席の臨時列車「銀嶺」号を運行するなど、芸備線はいくつもの優等列車が走る陰陽連絡の花形路線となった。

しかし、四十年代後半から松江―広島を結ぶ国道五号線などの道路網が整備されると、バスやマイカーの普及で乗客が減少の一途をたどった。高速バスの運行が定着すると乗客はさらに減少し、花形だったこれらの列車は姿を消していった。



備後落合一道後山間にて 861D  
昭和43.1.15 (200407-607)  
新見発広島行き普通キハ52形。  
新見12:40発、広島18:15着。



### 備後落合駅

昭和10年(1935)12月に開業。芸備線と木次線の接続駅であり、かつては急行「ちどり」など優等列車の機関車付け替えなどを行うターミナル駅であった。戦後、駅のホームに登場したうどん店の「おでんうどん」が名物であり、道後山登山や三井野原スキー場へ行くスキー客で繁盛していた。

平成9年(1997)に無人駅となった。



備後落合駅 平成13.10.28 (200407-609)

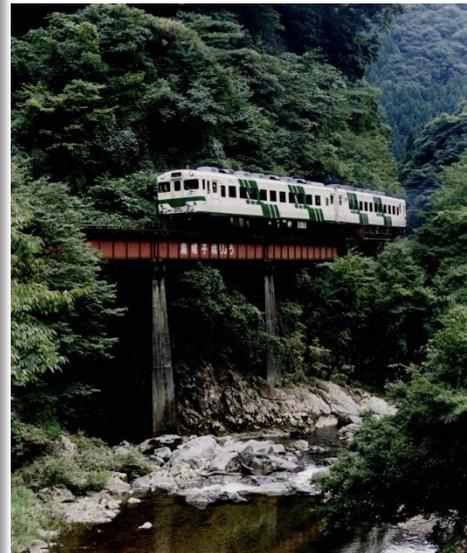
左:「奥出雲おろち号」、中央:備後落合始発の三次行き、右:七塚発広島行きのお座敷列車「旅路」

備後落合一比婆山間にて 865D

平成8.3.8 (200407-609)  
広島発備後落合行き普通。広島  
5:55発、備後落合9:27着。

### 芸備線 略年表

大正 4.	4. 28	芸備鉄道 東広島（初代）一志和地間開業。
	6. 1	三次（現西三次）まで延伸開業。
大正 9.	7. 15	広島―東広島間が貨物線として開業。国鉄広島駅に乗り入れ開始。
大正 11.	6. 7	塩町まで延伸開業。
大正 12.	12. 8	備後庄原まで延伸開業。
大正 15.	1. 21	広島―東広島間の旅客営業開始。東広島駅は貨物駅（現広島貨物ターミナル駅）となる。
昭和 5.	1. 1	備後十日市（現三次）駅開業。 2. 1 国鉄三神線、備中神代―矢神間開業。11. 25 東城まで延伸開業。
昭和 8.	6. 1	備後十日市―備後庄原間が国有化され、国鉄庄原線となる。
昭和 10.	12. 20	庄原線、備後落合まで延伸開業。
昭和 11.	10. 10	国鉄三神線が備後落合まで延伸開業、庄原線を編入。
昭和 12.	7. 1	芸備鉄道広島―備後十日市間を国有化、三神線と合わせて芸備線に改称。
昭和 29.	12. 10	備後十日市駅が三次駅に改称。
昭和 30.	11. 11	快速「ちどり」運転開始。
昭和 34.	4. 20	快速「ちどり」が準急に格上げ。
昭和 37.	3. 15	準急「たいしゃく」「しらぎり」が運転開始。
昭和 41.	3. 5	準急「ちどり」「たいしゃく」「しらぎり」が急行に格上げ。
昭和 60.	3. 15	急行「みよし」運転開始。
昭和 61.	11. 1	東広島（現広島貨物ターミナル駅）―備中神代間の貨物営業廃止。
昭和 62.	4. 1	国鉄分割民営化
平成 3.	4. 1	新見―三次間でワンマン運転開始。 11. 1 広島―三次間でワンマン運転開始。
平成 13.	3. 3	新見―備後落合間で休日第1日曜運休列車が導入され、土曜運転の列車が廃止。
平成 14.	3. 22	急行「ちどり」「たいしゃく」が急行「みよし」に統合。 3. 23 備後落合一三次間で減便、第1日曜運休列車を導入。
平成 15.	10. 1	快速「みよしライナー」運転開始。既存の快速は「通勤ライナー」に変更。
平成 19.	7. 1	急行「みよし」と快速「通勤ライナー」廃止、快速「みよしライナー」に統合。



備後落合一比婆山間にて 1824D

平成12.8.30 (200407-609)  
備後庄原発備後落合行き普通。備後庄原  
13:32発、備後落合14:05着。

# 木次線

その歴史は明治二十年代にまで遡る。島根県の鉄師糸原武太郎が大正五年（一九一六）に創設した簸上鉄道が前身である。昭和十二年（一九三七）十二月十二日、木次―備後落合間に国鉄木次線が開通し、買収した簸上鉄道と合わせて現在の木次線（宍道―備後落合間）となった。この覚えやすい日付が、広島―松江間を初めて鉄道が結んだ記念すべき日となった。

## 木次線の前身 簸上鉄道

木次線の黎明期は、松江藩五鉄師（鉄山経営者）の一つに数えられた出雲国仁多郡八川村（仁多郡奥出雲町八川）の糸原家十二代糸原武太郎の活動に始まる。陰陽を鉄道で結ぶという、当時では夢のような構想を立てたのが明治二十七年（一八九四）。山陰と山陽を結ぶという意味の両山鉄道会社を組織、二十九年には、大社鉄道会社と合わせて大社・両山鉄道株式会社を設立した。しかし、日清戦争の影響により会社は解散。

あとを継いだ十三代武太郎は、大正二年（一九一三）十二月、宍道―木次間の軽便鉄道敷設を鉄道院に申請認可を得た。大正五年十月十一日、宍道駅で開通祝賀式が行われた。簸上鉄道の誕生である。

簸上鉄道は順調に営業成績を伸ばしたが、定期旅客自動車や貨物自動車が行き始めた大正期末頃から旅客・貨物の輸送が減少し始めた。この危機を救ったのが国鉄木次線の建設であった。糸原武太郎は、もともと陰陽連絡線の敷設を考えており、簸上鉄道開業の翌年には、すでに同線と共備線を結ぶ話し合いを広島県との間で行っていた。広島・島根両県の有志三五〇人により陰陽連絡鉄道期成同盟会が組織され、広島・島根両県や関係市町村などによる請願運動が盛んに行われた。その結果、帝国議会で予算化され、大正十二年（一九二三）五月一日、木次線（木次―備後落合間）の起工式が行われた。



備後落合―油木間にて 昭和37.8.18 (200407-606)



油木―三井野原間にて 貨物496レ (C56107) 昭和45.12.31 (200407-606)

## 木炭列車と呼ばれた木次線

広島県の県北から山陰へ向かう路線は、いずれも中国山地の林産資源を開発・搬送することを主要な目的の一つとして建設が始まった。

木次線の全通は、中国山地の山林資源の開発を促し、木炭をはじめ、砂鉄・米・牛などが大量に運ばれた。中でも主要な貨物は木炭であり、木次線を走る貨物列車はかつて「木炭列車」とも呼ばれた。どの駅も木炭が山積みされ、貨物列車はどれも木炭を満載していたという。

しかし、昭和三十年代のうちに、木炭生産は急激に減少した。

木炭問屋は石油・ガスなどの化学燃料店へと変わった。燃料革命、さらには自動車による貨物輸送への転換といった波は、県北の路線に甚大な影響を及ぼした。



出雲坂根にて 貨物491レ (C56107) 昭和45.12.31 (200407-606)



出雲坂根にて 425レ (C56104) 昭和42.8.12 (200407-606) 宍道発備後落合行き。宍道12:34発、備後落合16:29着。

## 三段式スイッチバック

木次線の出雲坂根駅には、全国でも珍しい三段式スイッチバックがある。八川駅から出雲坂根駅へ勾配を登ってきた列車は、駅で進行方向を変え、バックしながら一旦引き込み線を登り、さらに向きを変えて三井野峠を登っていく。

スイッチバック工事が行われたのは昭和9年（1934）1月。八川―三井野原間には、鉄道路線では珍しい千分の三十という急勾配があり、さらに出雲坂根―油木間には中国山地の分水嶺・三井野峠が聳えていた。当時の蒸気機関車の力では途中で止まってしまうほどの急勾配である。三井野原にトンネルを掘る構想もあったが、軍拡で予算が無かったため、この方式が選択された。



出雲坂根―三井野原間 スイッチバック地点にて 平成4.4.24 (200407-608)



油木―備後落合間 423D 昭和37.8.18 (200407-607)

出雲横田発備後落合行きのレールバス。昭和33年（1958）6月に木次線合理化のため導入されたが、トイレがなく乗客に不評であったため、40年9月に姿を消した。



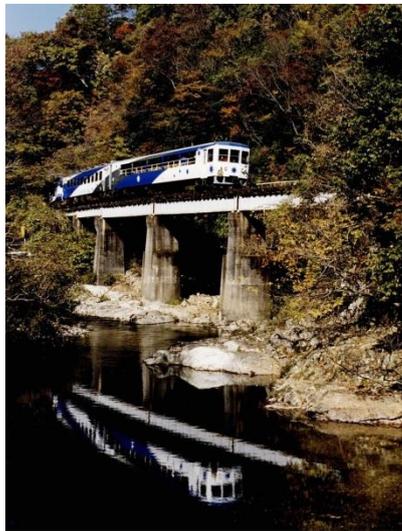
出雲坂根—三井野原間を走る急行「ちどり」2号  
 昭和44.8.11 (200407-607)  
 鳥取発広島行き。鳥取11:25発、米子13:16着、備後  
 落合16:43着。芸備線経由で、広島駅19:05着。  
 米子—広島間を5時間50分で走行した。

### 木次線 略年表

大正 5. 10. 11	簸上鉄道、宍道—木次間開業。
昭和 7. 12. 8	国鉄木次線、木次—出雲三成間開業。
昭和 9. 8. 1	簸上鉄道が国有化され、宍道—出雲三成間開業。
昭和12. 12. 12	備後落合まで延伸開業し、全通。
昭和28. 11.	臨時列車として、米子—広島間の快速列車「ちどり」運行
昭和30.	夜行列車「夜行ちどり」運行開始。
昭和34. 4. 13	準急列車として「ちどり」定期列車化。
昭和37.	「夜行ちどり」が「ちどり」に統合され、「ちどり」2往復 運転。
昭和41. 3. 5	「ちどり」が急行列車化。
昭和57. 11. 7	木次線全線の貨物営業廃止。
昭和60. 3. 15	「ちどり」の運転区間短縮により、「みよし」が運転開始。 「ちどり」は1往復に削減。
昭和62. 4. 1	国鉄分割民営化。
平成 2. 3. 10	急行「ちどり」の運転区間が備後落合—広島間に短縮。木 次線から優等列車がなくなる。
6. 1	ワンマン運転開始。
平成10. 4. 25	トロッコ列車「奥出雲おろち号」運転開始。



出雲坂根にて 549D (キハ52128) 平成11.12.4 (200407-608)  
 ラストイベント列車「ありがとう!キハ52」  
 松江発備後落合行き普通、松江10:44発、備後落合14:11着。

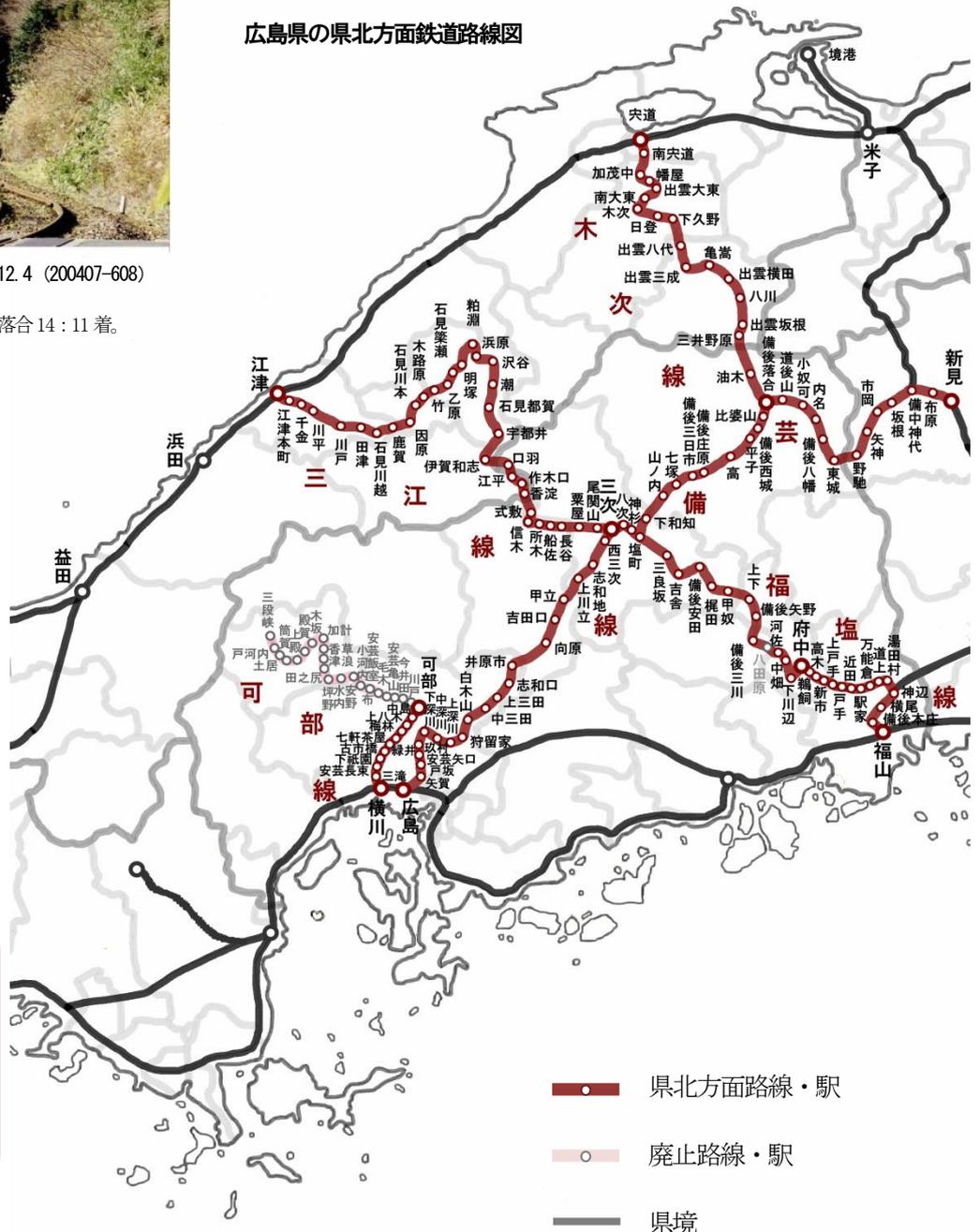


#### 奥出雲「おろち号」

過疎化による旅客減少で列車本数が少なくなった広島県の県北路線の中で、唯一の定期観光列車として異彩を放つ。スイッチバックやレトロな駅舎、日本最大級の二重ループ「奥出雲おろちループ」、三井野大橋など、見どころが多く、観光路線としての木次線の価値を高めている。

油木—備後落合間にて  
 平成11.11.7 (200407-608)

### 広島県の県北方面鉄道路線図



# 福塩線

明治四十四年（一九一〇）設立の両備輕便鐵道が前身。大正十一年（一九二二）四月に公布された鐵道敷設法第九一号には、「広島縣福山ヨリ府中、三次、島根県来島ヲ經テ出雲今市ニ至ル鐵道」と記され、陰陽連絡路線として構想されていたことが分かる。この法律に基づき、昭和十年（一九三五）十一月、塩町―上下間の福塩北線が開通。さらに上下―府中間を敷設し、両備鐵道を国有化した南線とつなげるにより、現在の福塩線が完成した。

## 備後鐵道と兩備鐵道

福塩線の歴史は、明治二十八年（一八九五）十二月一日の備後鐵道發起總會にまで遡る。備後国芦田郡府中市村の豪商・延藤吉兵衛を中心に福山―府中間における鐵道敷設の免許申請を行い、三十二年（一九〇九）三月二十四日に本免許を取得した。当時すでに陸軍省が、軍用上の目的で福山―府中間を經由して三次・石州浜田港に達する区間の測量を終えていたことから、政府内でもこの路線の必要性が認められていたとされる。

備後鐵道の計画は、その後兩備輕便鐵道に引き継がれ、大正三年（一九一四）七月二十一日に兩備福山―府中間が開通した。



大正3年7月21日兩備輕便鐵道開通式当日の府中駅 (199110-4127)

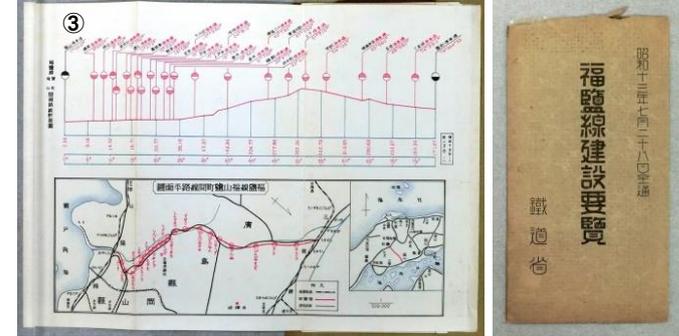
## 福塩線の「合理化」―無人駅・貨物営業廃止

福塩線は昭和三十二年（一九五七）度に三億円の赤字を出し、国鉄屈指の赤字路線となった。同年には本格的な経営合理化が始まり、単車運転の開始や踏切警手の廃止、貨物取扱駅の一部廃止などが実施された。

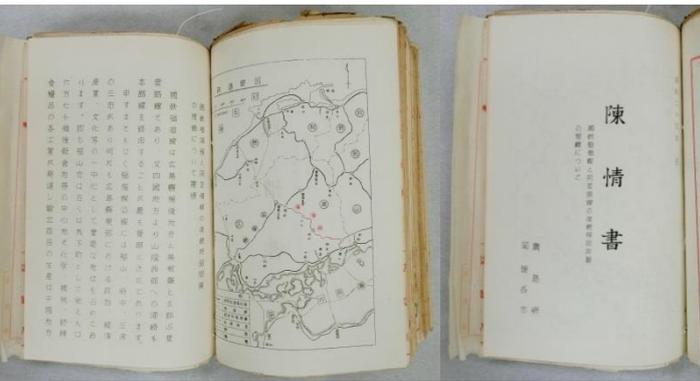
四十五年（一九七〇）七月七日、国鉄岡山鐵道管理局は、駅の無人化と貨物取扱の廃止を骨子とする大掛かりな福塩線合理化計画を発表した。運輸大臣の諮問機関である国鉄財政再建推進会議から提出された意見書に基づくもので、国鉄財政再建一〇ヶ年計画による経営合理化の一環であった。

この計画により、万能倉・戸手・新市・備後三川の四駅が民間委託駅となり、横尾・湯田村・道上・近田・上戸手・高木・鶴飼・三良坂の八駅が無人化された。また、貨物は、万能倉・駅家・新市・下川辺・河佐・備後三川・上下・甲奴・吉倉・吉舎・三良坂の各駅で取扱いをやめ、貨物業務を東福山・府中・西三次の三駅に集約することとなった。

当時沿線は、山間部を中心に人口減少が進み、その反面、沿線の国道・県道には一日四〇〇本以上の路線バスが走るようになっていたため、鐵道利用は減少の一途をたどっていた。関係市町村では、無人化や民間委託が進めば過疎化に拍車をかけるとして反対運動を起し、「福塩線を守る会」などを組織して陳情活動を行った。しかし現在は、福山・府中・神辺・駅家・上下を除き、全て無人駅となり、貨物営業は全て廃止されている。



- ①: 備後鐵道株式会社鐵道敷設概要書 明治34.2
- ②: 創立二開スル兩備輕鐵書類  
左は、明治43年8月時の福山―府中間通行人・車数調査書
- ③: 福塩線建設要覽 昭和13.7.28 鐵道省  
左は、福山―塩町間の線路平面図と断面図 (延藤家文書 199110-4123・4134・4112)

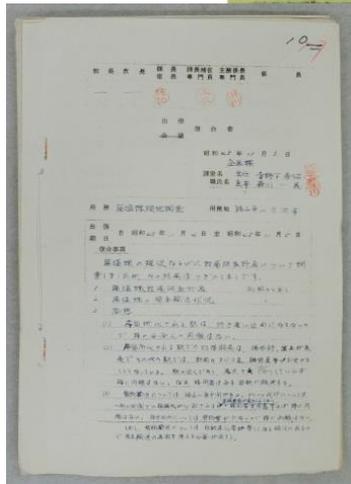
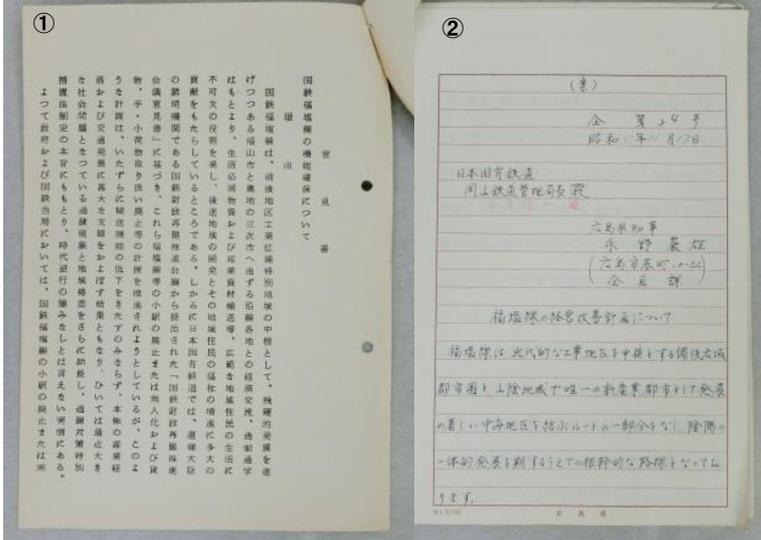


福塩線と芸備線の接続時間短縮について広島県・関係各市の陳情書 昭和29.10 (100742)

福塩線は備後から山陰へ向かう重要路線であり、広島県東部の政治・経済・文化の中心地域を走るにもかかわらず、芸備線との接続が極めて悪いと指摘。国鉄に改善を求めている。

この陳情書では、備後十日市（現三次）と塩町両駅の事例を別表に示し、いずれも昼間（8:00―18:00）の待合せに1時間以上も要するため、陰陽の連絡輸送強化対策の面からも甚だ遺憾であると記している。





梶田—備後安田間にて 平成16.8.8 (長船友則氏収集資料 200407-609)

福塩線合理化対策関係文書 昭和45 (S01-2000-426)

①：「国鉄福塩線の機能保持について」(昭和45.6.29)

広島県議会議員10名による福塩線の輸送機能確保を求めた県議会議員あての発議書。駅の無人化や貨物取扱廃止等の計画は、いたずらに輸送機能の低下を来し、広島県の産業経済・交通発展に甚大な支障を及ぼすと指摘。この年制定された過疎対策緊急措置法の趣旨に反するもので、過疎化と地域格差を助長し、時代に逆行すると強く批判している。

②：「福塩線の経営改善計画について」(昭和45.11.17)

国鉄岡山鉄道管理局に対し、福塩線の経営改善に関する広島県の意向を通知した文書の起案。沿線住民から輸送機能の確保について強い要請があるため、事前に十分な連絡協議を行うよう要請している。

はつたばら 八田原ダム建設と福塩線

芦田川の中流、世羅郡世羅町の小谷地区に、昭和44年(1969)4月、芦田川の洪水調節や飲料・工業用水の確保を目的とした建設省八田原ダム建設の計画が持ち上がった。

水没予定地には49戸の民家のほか、福塩線の備後三川—河佐間の路線と八田原駅も含まれていた。地元ではダム建設反対の動きもあったが、補償金をめぐって建設省と地元住民代表との間で合意が成立したため、建設に向けて動くこととなった。

八田原駅は、昭和28年(1953)10月に開業。地元住民の運動によりできた駅で、駅用地を寄付し、建設費の半額を負担することによってできたという、労働奉仕の駅であった。

ダムは平成9年(1997)7月5日に完成。福塩線の水没区間は、新たにできた八田原トンネルを通過して大きく迂回する新線に付け替えられ、八田原駅は廃止された。



新線付け替え直前の八田原ダム建設地点(河佐—八田原間) 平成元.4.15 (200407-607) 府中発三次行き普通。府中12:30発、三次15:19着。



福塩線現地調査 企画課 昭和45.11.5 (S01-2000-426)

国鉄岡山鉄道管理局による福塩線合理化計画を受けて広島県が実施した現地調査の復命書と添付写真の一部。

写真①：近田駅 写真②：上戸手駅 写真③：鶴飼駅 写真④：府中駅の貨物取扱所、写真⑤：府中駅の貨物線路。

近田・上戸手・鶴飼の名駅は、この時の合理化計画により、昭和45年(1970)12月10日に無人駅となった。また、貨物営業は現在、府中駅も含め全線で取扱が廃止されている。

福塩線 略年表

明治 44. 12. 28	両備軽便鉄道株式会社創立総会
大正 3. 7. 21	両備軽便鉄道(両備福山—府中町間)開業。
大正 11. 4. 9	両備軽便鉄道高屋線として、神辺—高屋間開業。
大正 15. 6. 26	両備鉄道に改称。
昭和 2. 6. 25	両備福山—府中町間電化。
昭和 8. 9. 1	両備福山—府中町間が国有化され、福塩線となる(高屋線は神高鉄道に譲渡)。
昭和 11. 11. 15	福塩北線田幸(現塩町)—吉舎間開業。
昭和 10. 11. 15	福塩北線塩町—上下間延伸開業。
昭和 13. 7. 28	府中町—上下間が延伸開業し、福塩線が全通。
昭和 61. 11. 1	福塩線全線の貨物営業廃止。
昭和 62. 4. 1	国鉄分割民営化
平成 3. 4. 1	府中—塩町間ワンマン運転開始。
平成 4. 3. 14	福山—府中間でワンマン運転開始。
平成 11. 1. 11	井原鉄道井原線からの片乗り入れ開始。

# 三江線

さんこう

明治三十年以来という、長きにわたる鉄道敷設運動の末に全通した路線。江川の渓流沿いを走り、極めて平坦な陰陽連絡の最低勾配路線でもある。かつては、中国山地の山林資源開発や陰陽の産業経済・文化交流に不可欠の重要路線として、地元住民や関係自治体により熱心な運動が進められた。

しかし、全通が長引く間に、沿線の過疎化が進み、さらには燃料革命やモーターゼーションの普及により、旅客は伸び悩み、大幅な赤字路線となった。

平成三十年（二〇一八）三月末をもって、三江線は全線廃止となる。



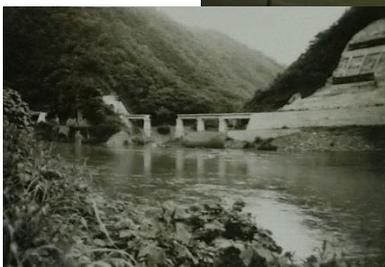
うしほ 潮こて 441D 平成 2.5.4 (200407-607)  
浜原発三次行き普通。浜原 6:24 発、三次 8:02 着。



たがせに 船佐～長谷 第二船佐トンネルにて 443D  
平成 11.7.26 (200407-608)



三江線建設工事の様子 (S01-90-509)



左：昭和 32 年 2 月の式敷一口羽間。  
右 2 枚：昭和 36 年頃の同区間の様子で、建設途中の橋梁・橋脚が見える。



参議院議員 2 名の三江線現地視察に対し全通促進を陳情する住民たち  
昭和 34.7.18 (S01-90-754)



三江線全通促進を求めた陳情書

上：江川 9 万キロ発電所設置反対陳情書  
昭和 31.2.1 (S01-90-509)

江川の川ダム建設計画は、島根県邑智郡大和村都賀行に高さ 68 m のダムを築き、9 万 2000kw の水力発電所を建設するというもの。敷設工事中の三江線未成区間も水没するため、沿線住民・自治体による反対運動が起こった。この陳情書は、広島・島根両県の沿線村長らが連名で作成したもので、水没被害が甚大であること、三江線の全通を阻害すること、代替農地の見通しがつかないことなど挙げて、ダム建設に強く反対している。結局、昭和 34 年（1959）10 月にダム計画は撤回された。

下：広島・島根両県知事による全通促進を求めた要望書  
昭和 32.3.1 (S01-90-509)

ダム建設問題を受け、衆参両院・各省の関係方面や鉄道建設審議会委員などに宛てて出されたもの。



もろ 永野重運輸大臣（広島県知事を務めた永野徹雄の父）の三江線建設現場視察の様子。昭和 33.8.23 (S01-90-754)

上：作木村大津で住民の意見を聞く永野大臣。

下：口羽中学校で開かれた県民大会の様子。この時、ダム建設反対派と賛成派が入り乱れて、会場は混乱・紛糾した。

## 難産の末の全通と時代の変化

三江線の全通は、八〇年にも及ぶ運動により、難産の末実現した。その間、地元住民有志や沿線の市町村・広島・島根両県から政府・国鉄などに対して無数の陳情がなされ、その一部は文書館収蔵の行政文書にも含まれている。とくに、日中戦争勃発による中断と、昭和三十一年（一九五六）から三十四年（一九五九）にかけて紛糾した江の川ダム建設計画による工事中断は、三江線の全通を長引かせることとなった。

三次から島根県の口羽までを結ぶ三江南線が開通したのが昭和三十八年（一九六三）。すでに開通していた三江北線（江津―浜原間）と接続する工事が進む昭和四十三年（一九六八）九月には、国鉄諮問委員会が三江線や可部線を含む赤字ローカル線の廃止を求める意見書を国鉄総裁に提出するなど、事態は難航した。ようやく全通したのは昭和五十年（一九七五）八月三十一日である。

山林資源の開発・輸送と陰陽連絡交通の整備を大きな柱とした三江線であったが、昭和三十年代には家庭用燃料も薪炭から石油系燃料へと変わり、さらには高速バスやマイカーが普及することで、当初目論まれていた経済効果の見込みは大きく崩れていった（詳細は『広島県立文書館だより』第四一―二号を参照）。



第三江川橋梁（伊賀和志—宇都井間）にて  
平成2.5.4（200407-607）  
三次発江津行き普通。三次8:29発、江津11:59着。



### 観光路線としての三江線

#### ～江の川の溪流、三瓶山～

三江線は、江の川の溪流に沿ってひたすら平坦な鉄路を走る路線で、静かな溪流の自然美を堪能できる。また、浜原駅では、三次方面から進行方向正面に標高1126mの活火山三瓶山の頂を見ることができる。明塚—石見築瀨間にも、江の川のはるか後方に三瓶山の山容を眺望できるポイントがある。沿線の自然美あふれる風景は、観光路線としての可能性も秘めていた。



明塚—石見築瀨間の車窓から見える三瓶山

### “三江新幹線”と呼ばれた新線区間

三江線は昭和41年（1966）から8年の歳月をかけて口羽—浜原間の敷設工事を行い、南線と北線をつないだ。この新線部分は高架が多く、高速で運転することから“三江新幹線”とも呼ばれ、建設工事には新技術も多く取り入れられていた。

第三江川橋梁もその一つで、全国でも珍しい、上部を鉄道、下部を人道とする巨大な併用橋であった（現在人道は通行できない）。また、石見都賀—宇都井間に架かる第二江川橋梁は、途中で橋脚のない橋としては日本一の長さ（138m）を誇っている。



石見川本駅で待機する江津行き普通

### 三江線 略年表

昭和 5. 4. 20	石見江津—川戸間開業。
昭和 9. 11. 8	石見川本まで延伸開業。石見江津—石見川本間 4000 形気動車運行開始。
昭和 12. 10. 20	浜原まで延伸開業。
昭和 30. 3. 31	三次一式敷間開業（三江南線）。石見江津—浜原間は三江北線に改称。
昭和 38. 6. 30	三江南線、式敷—口羽間延伸開業。
昭和 49. 11. 30	蒸気機関車の運行廃止され、無煙化。
昭和 50. 8. 31	浜原—口羽間延伸開業し全通。江津—三次間を三江線に改称。
昭和 53. 3. 30	全線直通運転開始。
昭和 62. 4. 1	国鉄分割民営化
平成 元. 12. 16	一部列車でワンマン運転開始。
平成 18. 7. 19	豪雨土砂崩れで全線運休。平成 19. 6. 16 復旧全線運転再開。
平成 25. 8. 24	豪雨全線不通。平成 26. 7. 19 復旧全線運転再開。
平成 28. 9. 30	JR 西日本が廃止届（平成 30 年 4 月 1 日廃止）を国土交通省広島運輸局へ提出。

### 中国地方の鉄道アーカイブズ～長船友則氏収集資料の紹介～

本図録では、広島県立文書館が収蔵する長船友則氏収集資料（文書群番号200407）の中から、多くの写真を掲載しています。長船友則氏は鉄道史学会、鉄道友の会等の会員。『広電が走る街今昔』や『山陽鉄道物語』（2005・2008年、いずれもJTBパブリッシング）など数多くの著作を発表されています。当館にはこれまで、中国地方関係の鉄道資料を多数寄贈・寄託されています。資料内容は、中国地方の鉄道関係文献資料150点や各県の市街地区349点、案内書100点、時刻表425点、写真集・駅弁ファイル16冊、切符ファイル20冊、さらには中国地方を中心とする絵葉書等です。また、平成22年には中国地方の鉄道関係文献資料788点を寄託されています。

このうち時刻表は、明治22年（1889）から平成18年（2006）まで（欠号を含む）の長期にわたっており、この中には、JTBなどの発行元がすでに所蔵していないものも多く含んでいます。切符ファイルも大量のコレクションであり、中国地方を中心に、昭和初期（一部明治・大正期のものも含む）から平成にかけての長期にわたる年代のものが揃っています。20冊のファイルに収められた切符の点数は合計5807点にのぼります。これらの資料は、長船氏が長年にわたって収集されたもので、広島県だけでなく、中国地方一帯を範囲とする貴重な鉄道資料群です。中国地方の鉄道史研究に大いに資する資料群と言えます。

（図録中、「200407」の番号が付いた写真は、全て長船友則氏収集資料です。）



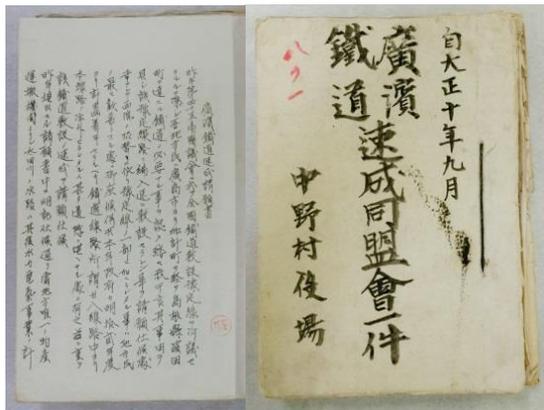
# 可部線

可部線の歴史は、明治二十九年（二八八九）にまで遡る。陰陽連絡の最短路線として、また、中国山地の林産資源・観光資源等の開発路線として、地元住民・市町村の長年にわたる運動の末、敷設工事が進められた。可部までは広島県のベッドタウンを走る都市線。その先は一転して、山あいな路線は、赤字を理由に廃止された。

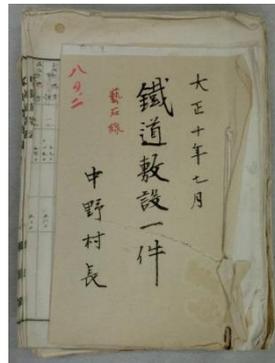
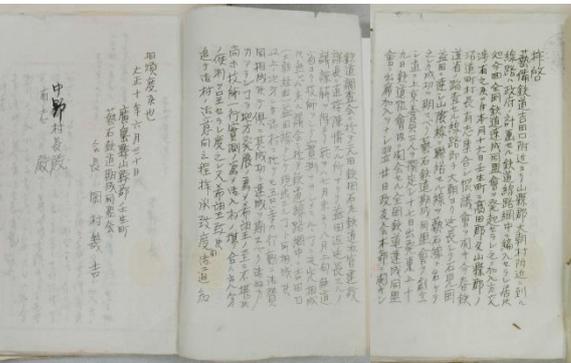
## 広浜鉄道

明治二十九年（二八八九）十二月、山県郡加計村の鉄師（鉄山経営者）である加計（隅屋）八右衛門ら有志数名が、横川（広島市西区）を起点として加計を経て島根県の浜田町に達する私設鉄道敷設願を提出した。これが広浜鉄道の濫觴であり、可部線の歴史の始まりである。以来、請願運動を展開し、大正十年（一九二一）には広浜鉄道期成同盟会を組織、鉄道敷設法中に広浜鉄道の敷設が盛り込まれると、より早期に実現すべく、期成同盟会を速成同盟会に改称して、さらに活発な請願・陳情を行った。しかし、広浜鉄道の建設は実現せず、陳情・請願運動は戦後も続けられた。ようやく加計まで開通したのは昭和二十九年（一九五四）のことであった。

「鉄道布設二関スル取調書」 明治27.6.30 (芸北町役場文書 198911-231)  
山県郡中野村役場が作成した、鉄道敷設に関する移出入物産・旅客などの取調書。沼田郡ほか2郡の郡役所からの照会により進達したもの。中野村で産出される米・大豆以下の様々な物産が石州浜田へ多く移出されていることを記しており、広浜鉄道への需要が高いことを示している。

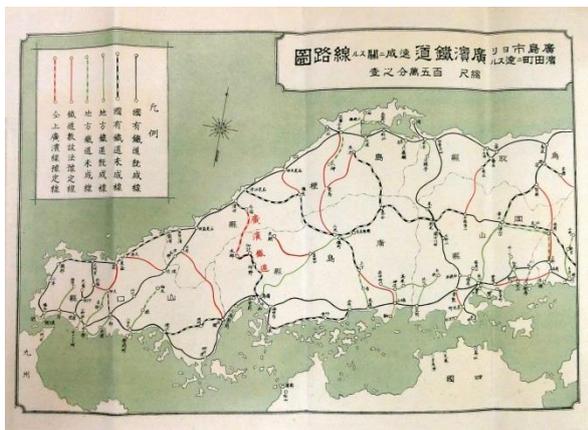


「広浜鉄道速成同盟会一件」 大正10.9 (芸北町役場文書 198911-221)  
加計八右衛門らが広浜鉄道期成同盟会を組織した大正10年（1921）9月以降の運動内容を綴った一件文書。左は、山県郡の中野・雄麓原・八幡の各村長が衆議院議長宛に出した広浜鉄道速成の請願書。広浜鉄道は全国鉄道敷設予定線に入っていたが、12年度より除外されたのは遺憾だと記している。陰陽の撤路確保だけでなく、広島市の工業発展や浜田築港後における貿易の進展、さらには朝鮮半島との貿易の発展にもつながると期待を記している。



「鉄道敷設一件 芸石線」 大正10.7 (芸北町役場文書 198911-229)

広浜鉄道の敷設運動と時を同じくして、山県郡壬生町では芸石鉄道期成同盟会が結成された。芸備鉄道の吉田口より山県郡大朝村に至る路線は、すでに政府の計画路線に含まれており、さらに大正10年（1921）には、大朝より山陰線の益田に至る路線を鉄道省が踏査することになっていた。地元では、この路線を「芸石線」と名付け、高田郡・山県郡の町村長・有志らが集合して芸石鉄道期成同盟会を創立した。左の書簡は、同盟会長が山県郡中野村長に対し、活動への賛同を依頼したもの。また、鉄道省から技師が派遣されるため、便宜を図ってほしいと記している。



「広島市ヨリ浜田町ニ達スル広浜鉄道速成二関スル線路図」 (芸北町役場文書 198911-230)  
広浜鉄道の実現に向けて昭和初期に作成された路線図。可部線もこの当時可部まで開通していたが、本郷（戸河内町）まで昭和12年（1937）完成予定の未成線として描かれている。また、吉田口から大朝までの「芸石線」が鉄道敷設法の予定線として描かれている。この路線図の裏面には、中国地方の鉄道普及状況が記されている。広島県の鉄道普及状況は、他県に比べて二分の一から五分の一に過ぎず、私設鉄道を加えても、その「普及程度は中国地方各県中我広島県最も劣れり」と記している。

県名	有線延長 (km)	人口 (人)	普及率 (km/千人)
広島	1,000	1,000,000	1.0
山口	800	1,000,000	0.8
島根	600	1,000,000	0.6
岡山	500	1,000,000	0.5
徳島	400	1,000,000	0.4
香川	300	1,000,000	0.3
高松	200	1,000,000	0.2
愛媛	100	1,000,000	0.1
高知	50	1,000,000	0.05

# 「本郷線」の建設と「今福線」

陰陽連絡路線として建設が進められた可部線は、昭和二十九年（一九五四）に広島から加計まで延伸開業した後も、引き続き延伸工事が進められた。加計―三段峽間は、戸河内町内の中心地名をとって「本郷線」と称され、早期完成を目指して、地元の関係市町村から頻繁に陳情などの運動が展開された。

昭和四十四年（一九六九）に三段峽まで延伸開業した後も、引き続き、石見今福を経由して島根県の浜田に至る「今福線」の建設工事が進められた。

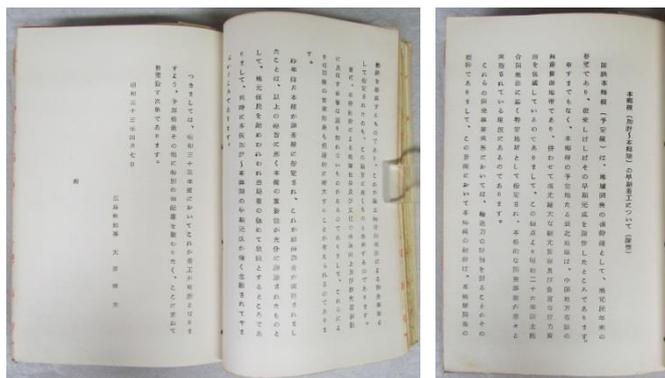
しかし、昭和五十五年（一九八〇）の国鉄再建法により、工事中止となり、陰陽連絡路線としての全通は成らなかった。



安芸亀山―毛木間を走る 821 列車 昭和 42. 9. 9 / 17: 40 頃 (200407-610)  
この頃の可部線は加計まで開通していたが、電化されていたのは可部までであった。この列車は、可部 17 時 24 分始発の加計行き列車。



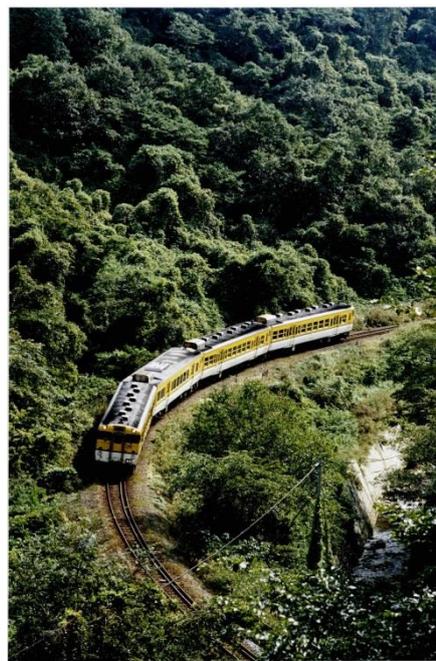
坪野―田之尻間にある 国鉄 2 万キロ記念碑 昭和 29. 4. 11 (200407-610)  
可部線は昭和 29 年 (1954) 3 月 30 日に布から加計まで延伸開業した。この時、坪野―筒賀 (後の田之尻) 間で国鉄路線の総延長が 2 万 km に達し、記念碑が設置された。



本郷線 (加計―本郷間) の早期着工について (陳情) 昭和 33. 4. 7 (S01-90-754)  
広島県知事から運輸大臣・関係局長・国鉄総裁などに宛てた陳情書。昭和 32 年 (1957) 4 月に本郷線が国鉄調査線に指定されたことを受け、次年度着工に向けた予算措置を求めたもの。本郷線は地域開発の重要路線として、戦前から建設が進められ、戦争による中断をみたものの、昭和 21 年 (1946) に安芸飯室―布間、29 年に布―加計間が開通し、残る加計―本郷 (三段峽) 間も着工を待つばかりとなっていた。地元住民の熱烈な要望を踏まえ、早期着工できるよう求めている。



三段峽駅にて キハ 471103 + キハ 402120 昭和 60. 5. 26 (200407-610)



加計―三段峽間開通式 昭和 44. 7. 27 (200407-610)  
三段峽まで開通したこの日、開通祝賀式が行われた加計駅では、新線 1 番列車が出たあと、広島始発の祝賀列車 (4 両編成) が定刻より 16 分遅れて 10 時 40 分に加計駅へ到着した。炎天下の駅には、約 1500 人の町民が詰めかけた。周囲は万国旗、ホームにはくす玉が飾られ、小学生の鼓笛隊がマーチを奏でた。式で日本鉄道建設公団の総裁が「今後は今福線の建設を促進し、初期の目的である陰陽連絡の広浜線全通を完成させたい」と挨拶すると、会場を埋めた町民から拍手が起こった。祝賀列車は 11 時に出発した。加計―三段峽間は国鉄本郷線の名で建設が進められたが、開通後は可部線の延伸区間となり、「本郷線」の名称は消えた。

- 写真①：加計駅にて待機する新線 1 番列車 (キハ 2314 + キハ 2316)
- 写真②：開通初日の三段峽駅
- 写真③：加計駅を出発する開通祝賀列車
- 写真④：加計駅にて開通祝賀列車のテープカット

今井田―安芸亀山間にて 9241D 快速「三段峽観光号」平成 15. 10. 11 (200407-612)



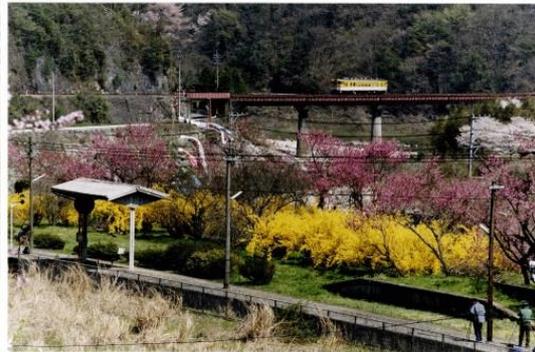
可部—三段峡間最終日 三段峡にて(団体専用列車)  
平成 15. 11. 30 (200407-612)



安芸飯室にて 平成 11. 11. 21 (200407-610)



加計にて 左 548D, 右 541D  
平成 14. 1. 26 (200407-612)



安野にて 平成 12. 4. 12 (200407-611)



殿賀—上殿間にて 537D  
平成 13. 3. 9 (200407-611)

### 可部線廃線区間の一部電化復活

可部—三段峡間の廃線区間のうち、可部—あき亀山間が、平成 29 年 3 月 4 日に電化延伸され復活することとなった。この区間は、平成 15 年 12 月 1 日の廃止以前から、地元住民による電化延伸運動が存在していた。復活費用は地元負担が原則であったが、可部線の活性化調査が国の補助対象に選ばれ、計画が具体化。広島市と国が建設費の大半を負担することで着工となった。

新線の終点は、旧河戸駅より 400m 延伸した地点に設置される「あき亀山」駅。その中間にも 1 駅（「河戸帆待川」）設置する。JR が一度廃止した路線を復活させるのは初めてのこと。

#### 可部線 略年表

明治 42. 12. 19	大日本起動広島支社線、横川停留場—祇園停留場間開業。
明治 44. 6. 12	可部まで延伸開業。
大正 8. 3. 11	可部軌道へ譲渡。
大正 15. 5. 1	広島電気に合併。以後、改軌・電化が進む。
昭和 5. 1. 1	全線の改軌道・電化が完成。
昭和 6. 7. 1	広浜鉄道へ譲渡。
昭和 11. 9. 1	横川—可部間が国有化され、国鉄可部線となる。10. 13 可部—安芸飯室間開業。
昭和 29. 3. 30	加計まで延伸開業。
昭和 43. 9. 4	可部—加計間が「赤字 83 線」に挙げられ、廃止勧告を受ける。
昭和 44. 7. 27	加計—三段峡間延伸開業。
昭和 62. 4. 1	国鉄分割民営化
平成 3. 4. 1	可部—三段峡間でワンマン運転開始。
平成 10. 9. 1	JR 西日本が可部—三段峡間の廃止を表明。
平成 15. 12. 1	可部—三段峡間廃止。
平成 29. 3. 4	可部—あき亀山間が電化のうえ復活開業。



可部方面から見た電化延伸区間の線路と新駅「河戸帆待川」(平成 28. 9)



「あき亀山」駅以北に残る旧可部線廃線跡 (平成 28. 9)

広島県立文書館収蔵文書展 広島県の鉄道のあゆみ II

## 県北の路線を見つめる

発行 平成 29 年 (2017) 3 月 28 日  
編集・発行 広島県立文書館 (担当 西向宏介)  
〒730-0052 広島市中区千田町三丁目 7-47  
TEL 082-245-8444 FAX 082-245-4541  
E-mail monjokan@pref.hiroshima.lg.jp

印刷

【表紙の写真】

木次線

出雲坂根駅付近を走るキハ 52  
昭和 42. 8. 12 (200407-608)