

◆最後の敷設区間(浜原―口羽間)

この路線は、三江線を全線開通させた最後の敷設区間です。昭和四十一年(一九六六)から八年の歳月をかけて工事が行われ、昭和五十年(一九七五)八月三十一日、三江線と三江北線が一つに結ばれ、全長一〇八・一kmの三江線が全通しました。

従前の区間が、江の川を横に見ながら溪流沿いをひたすら走るのに比べて、この新線部分は高架やトンネルが多く、高速で運転することから、同じ年に博多まで全通した山陽新幹線に対して「三江新幹線」とも呼ばれました。

ただし、開業した駅は全て無人駅であり、全通はしたものの、「開通時の信号システムは従前のままで、江津―三次間直通の列車は全く無く、浜原、口羽での乗換の不便」(長船友則氏前掲書)が残りました。

昭和五十三年(一九七八)三月三十日に全線CTC(列車集中制御装置)化され、直通運転が可能となり、利便性の向上が期

待されましたが、快速や急行などの優等列車は、最後まで運行されませんでした。



石見都賀～宇都井間にて 446D 平成 4.11.22



石見都賀～宇都井間にて 9435レ 平成 1.11.22



0047 (No.130803A) 三江線 宇都井駅にて 444D 平成 2.5.5



0046 (No.130722) 三江線 沢谷～潮間にて 441D 平成 2.5.5

◆三江線の鉄橋たち

三江線は、中国地方最大の河川である江の川に沿ってひたすら走る路線でした。沿線風景の最大の魅力は、この雄大な江の川の溪流風景にあったと言えるでしょう。雄大な川の流れが車窓の右に左に入れ替わり、そのたびにいくつもの鉄橋を渡る。この鉄橋もまた、三江線名物の一つでした。

江の川の本流を渡る鉄橋は七つあり、このうち三江南線側の橋梁は三次側から順に第一―第三可愛川橋梁と称し、三江北線側の橋梁は江津側から順に第一―第四江川橋梁と称します。「江の川」は昭和四十一年(一九六六)四月に一級河川に昇格した際に定められた名称で、それ以前は江川(ごうがわ)・郷川などと呼ばれ、広島県側の上流では可愛川(えのかわ)と呼ばれていました。そのため、昭和三十八年(一九六三)に開通した南線側の鉄橋は「可愛川橋梁」と名付けられていました。



石見都賀～宇都井間 第二江ノ川鉄橋にて 9347D 快速江ノ川 平成 2.5.4



明塚～粕淵間 第一江ノ川鉄橋にて 448D 平成 2.5.3



伊賀和志～口羽間 第四江ノ川鉄橋にて 臨し「星野家三江線の旅」号 平成 2.5.5



伊賀和志～宇都井間 第三江ノ川鉄橋にて 446D 平成 2.5.4

間の鉄橋については、当時の青焼き図面が当館収蔵の行政文書の中に残っています。

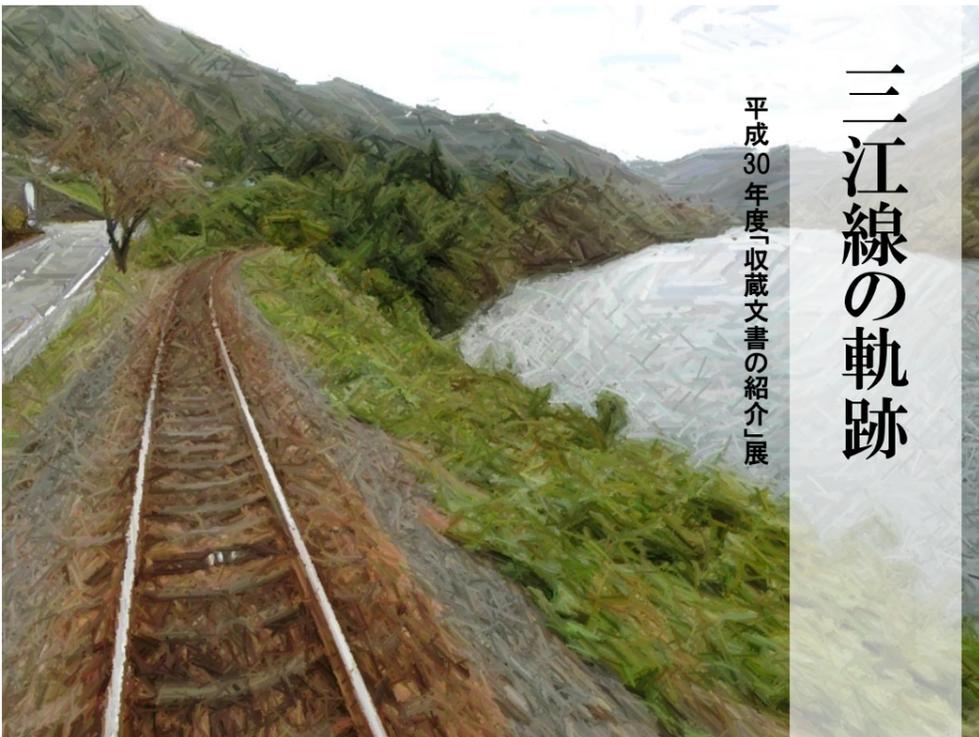


第二可愛川橋梁(左)と第三可愛川橋梁
第二・第三可愛川橋梁については、広島県行政文書に青焼き図面がある。

※この2枚の写真は、当館収蔵資料ではありません。

写真展 三江線の軌跡

平成30年度「収蔵文書の紹介」展



開催期間:平成30年6月18日(月)～9月22日(土)



広島県立文書館展示室

広島市中区千田町3丁目7-47

広島県情報プラザ2F

TEL082-245-8444/FAX082-245-4541

この展示で使用した写真は、とくに断らない限り、全て当館収蔵の長船友則氏収集資料(文書番号200407-2993)です。これらの写真は、所定の申請手続きにより、複写、出版物への掲載、展示などに御使用いただけます。



写真展 三江線の軌跡

三次から島根県の江津までを結ぶ全長一〇八・一kmに及ぶ三江線は、平成三十年（二〇一八）四月一日で廃止されました。昭和五年（一九三〇）に石見江津〜川戸間で初めて三江線が開通してから八八年、全線が開通した昭和五十年（一九七五）からわずか四三年での廃止となります。

このパネル展示では、鉄道史家長船友則氏から当館へ寄託された鉄道写真を中心に、三江線の姿を偲ぶ当館収蔵資料を紹介します。

廃止された今、三江線の遺構をどのように残し、活用しているかが、次の課題となっています。これらの資料から、三江線の魅力を改めて見つめ直し、これからの課題に向けて少しでも役立てていただければと思います。

◆石見江津―浜原間（三江北線区間）

この区間は、戦前に開通した路線。昭和五年（一九三〇）四月二十日、石見江津（のち「江津」に改称）―川戸間の一三・九kmが開通し、「三江線」と名付けられました。昭和十二年（一九三七）十月二十日には石見築瀬―浜原間が開通し、総延長は五〇・一kmとなりました。

この戦前に開通した路線は、「他の国鉄線と同じように、旅客列車、貨物列車の双方が走り、信号・通信システムを備え、主な駅には職員が常駐して行き違い設備も完備した普通の路線」（長船友則『三江線88年の軌跡』（二〇一八、ネコパブリッシング））でした。



粕淵駅にて 451D 平成 2.5.3



川平〜川戸間にて 9439レ(C56160) 平成 4.11.21

◆三次―口羽間（三江南線区間）

昭和十一年（一九三六）には三次側からも敷設工事が着工されましたが、日中戦争の影響で中止となり、鉄橋資材なども戦地へ転送されてしまいました。工事が再び着工されたのは昭和二十八年（一九五三）からで、同三十年（一九五五）三月三十一日には三次―式敷間が開通し、「三江南線」となり、従前の石見江津―浜原間は「三江北線」と改称されました。

この路線は、緊縮予算の影響のもとで敷設され、「沿線の人口が少ないということもあるが、尾関山―口羽間の一駅のうち、尾関山を除く一〇駅が終点駅を含めて完全無人駅で、当初は三次駅を除いて信号・通信システムもなく、ただ一本の列車が二八・四kmの路線を往復するだけの、従前の一般の国鉄路線とは全く異質の路線」（長船友則氏前掲書）でした。運転専用電話も設備されなかったため、当時この区間に一本の列車が運行している間は、絶対に他の列車は運行できないことになっていました。



三次〜尾関山間にて 332D 昭和 60.5.5



式敷〜信木間にて 下り「わんぱく列車」回送 1999.7.26



三次駅にて キハ402114 昭和 62.8.9



長谷〜粟屋間にて 上り「わんぱく列車」回送 1999.7.26

◆三次―江津間全通の日

昭和五十年（一九七五）八月三十一日、口羽―浜原間の開通により、三江線はようやく全通しました。この日、新線の一番列車は浜原駅を六時一〇分に発車し、四七分で口羽駅に到着。折り返して再び浜原駅に到着後、祝賀列車として八時三四分に口羽駅に向け出発しました。

祝賀列車の発車を待つ浜原駅では、「祝三江線全通」と書かれた団扇が配られ、報道カメラマンの円陣ができ、線路上にもカメラを持った人々があふれました。花束贈呈にテープカット、そしてくす玉が割られ、ホームに待機していた川本高校のブラスバンドが一齐に「鉄道唱歌」を演奏しました。口羽駅でも、駅前広場には小旗を持った人々があふれ、「三江線八十年の歩み」と題して地元民による仮装行列も行われました。列車の乗車率は一二〇%となり、都会のラッシュアワーなみの混雑となりました（長船友則『三江線全通の日』（かもめ）五十一号、一九七六）及び同氏前掲書を参照）。



口羽駅にて 342D 昭和 50.8.31



口羽駅にて 左 2342D、右 342D 昭和 50.8.31



浜原駅 昭和 50.8.30



浜原駅にて 祝賀列車(343D)のテープカット 昭和 50.8.31

三江線路線図

※この路線図中に使用した写真は、当館収蔵資料ではありません。

- 注1) 路線は開通時期ごとに色分けしている。
(路線図下の年代は各区間の開通年)
- 注2) 各駅に表示した数字は営業開始年
(「S5」=昭和5年営業開始)
- 注3) 灰色の線は河川(主に江の川)
- 注4) ◎ 行き違い設備のある駅
○ 行き違い設備のない駅

