

5 デーゼル機関車・気動車の時代

蒸気機関車が牽引する客車列車として登場した快速「ちどり」は、昭和34年4月、準急への格上げとともに気動車化しました。気動車の本格的な導入は昭和37年3月15日の時刻改正からで、当時はまだ全線で多くの蒸気機関車が運行していました。

しかし、昭和44年に広島〜三次間でディーゼル機関車の牽引する客車列車が登場して以降は急速に無煙化が進み、46年3月には客貨車について全面的に無煙化（ディーゼル機関車化）されました。

また、機関車が牽引する客車車両も、その当時に老朽化が進んでいたため、旧客車に代わり、昭和52年から新型50系客車が導入されるようになりました。

気動車については、当初55系（旧準急形）や20系（一般形）が主力でしたが、昭和40年代から急行用58系が数多く運行するようになり、50年代には普通車両の主力として40系が登場、55系や20系は姿を消しました。



下和知〜塩町間にて 52形(キハ52 140)
三次発備後落合行 平成 8.2.12
52形は大系線で使われていたもの。平成7年7月の集中豪雨により、南小谷〜小滝間が寸断され長期運休となった際、余剰車両が芸備線の三次以東に一時期だけ投入された。



芸備線管理所にて 昭和 43.3.23
C58形機関車(C58146)と並ぶ 20系(キハ20 456)気動車



備後落合〜道後山間にて 45系気動車
昭和 43.1.3



備後西城〜平子間にて 58系気動車
昭和 62.8.9

55系に代わる優等列車用気動車として、昭和36年に登場。急行形として親しまれてきた。芸備線では白地に緑色のイメージも強い。



井原市〜志和口間にて 40系気動車
平成 13.12.23
20系気動車の後継車として昭和52年に登場。現在も広島〜三次間の主力車両として活躍している。



三次駅にて 50系客車(一般形) 昭和 62.8.9
昭和52年に旧型客車の老朽化対策として導入され、「レッドトレイン」の愛称で親しまれた。
1両あたりの製造コストが気動車や電車より格段に安かったため、余剰化した電気・ディーゼル機関車を活用することにより、地方での通勤・通学用車両として長編成で使用されていた。

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）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。

6 民営化後の芸備線

昭和62年4月1日、国鉄は民営化し、西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）となりました。民営化する前の昭和58年には、芸備線の全線がCTC（列車集中制御装置）化され、大幅に駅の無人化が進みました。60年には陰陽連絡急行が一往復に減少、翌年には全線の貨物取扱が廃止されました。

民営化による路線の「合理化」は、芸備線を大幅な縮減へと向かわせました。路線バスや家用車の普及は県北路線にとつては大きな打撃であり、省力化のため、客車列車は完全気動車化され、乗務員のワンマン化も進みました。また、過疎路線にふさわしいワンマン仕様の気動車として、平成7年から120形の導入が始まりました。

平成14年3月、長年親しまれた急行「ちどり」「たいしゃく」が廃止。58系気動車の定期急行として全国で唯一残っていた急行「みよし」も、平成19年7月1日をもって廃止されました。



広島駅に到着した最終日の急行ちどり
平成 14.3.22



120形気動車 平成 8.3.8



三次駅に停車する最終日の急行「みよし2号」と車内の様子 平成 19.6.30



郷原トンネルは、平成18年4月に甲立〜上川立間に新設された芸備線で最長のトンネル(798m)。県道を拡幅するため、県道に並行していた芸備線の線路敷を拡幅用地とし、山側にトンネルを掘削して線路を移設した。



三次駅 旧三次機関区転車台 平成 19.6.5
三次機関区の転車台は平成28年4月まで残っていたが、SLの復活運転を計画していた東武鉄道へ譲渡され、現在は東武鬼怒川線の鬼怒川温泉駅前に設置され、新たに蒸気機関車の転車台として現役復活している。

芸備線と災害



備後落合〜比婆山間 かけ崩れの現場
平成 18.7.26

平成18年7月15日から24日にかけて、九州・山陰・北陸地方を中心に豪雨となり、芸備線と三江線では、かけ崩れの発生で不通となった。芸備線では、7月18日に備後落合〜比婆山間で大規模な斜面崩落が起き、備後落合〜備後西城間が不通となり、20日から備後西城駅での代行バス運転となった。復旧工事が完了したのは翌年4月1日であり、ようやく全線で運転が再開された。



昭和20年10月中旬 中野善義氏撮影 加藤一孝氏所蔵写真
平成30年7月豪雨で流失した第一三篠川橋梁は、昭和20年9月17日の枕崎台風の際にも流失していた。これはその当時の様子を写した貴重な写真。
橋脚が流失した個所には、新たにコンクリートの橋脚が設置され、鉄橋は再建されていたが、平成30年7月豪雨では、枕崎台風の際に流失を免れていた橋脚が倒れ、落橋した。

写真展 芸備線の軌跡

令和元年度「収蔵文書の紹介」展



開催期間：令和元年6月24日(月)〜9月21日(土)

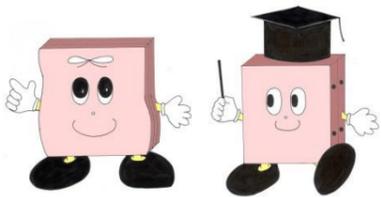
写真展 芸備線の軌跡

平成30年7月に発生した豪雨災害では、広島県内の交通機関も多大な被害を受けました。道路や鉄道網が各地で寸断され、とりわけ、広島駅から県北方面への動脈となっているJR芸備線は、狩留家〜白木山間に架かる第一三篠川橋梁が流失したため、災害から一年を経た今もなお、一部区間が不通となっています。橋梁の復旧にはなお時間を要するとはいえ、この秋には運転再開の見込みであり、一日も早い全線復旧が待たれます。

今回の「収蔵文書の紹介」展では、芸備線をテーマに取り上げ、鉄道史家長船友則氏から提供された膨大な鉄道写真の一部を展示します。芸備線が全通するまでの過程とその後のあゆみ、さらには路線のもつ魅力について、これらの写真を通じて紹介していきます。
(参考文献：『芸備線 米寿の軌跡』青文社 二〇〇四年)

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
TEL082-245-844
FAX082-245-4541



1 芸備鉄道の開通

明治27年に山陽鉄道が広島まで開通すると、次第に瀬戸内沿岸部と内陸・山陰方面とを結ぶ鉄道の建設が構想されるようになっていきました。その構想が具体化していくのは明治43年からで、この年、軽便鉄道法が公布され、起業手続の簡略化により、民間で小資本を集めて鉄道を建設することが可能となりました。明治末から大正にかけて、全国各地で民営鉄道の建設が進む中、芸備軽便鉄道株式会社の設立も計画されました。明治45年4月、設立総会が開かれ、芸備鉄道株式会社が誕生しました。

大正2年12月13日、下深川停車場予定地で起工式が挙行され、同4年4月には東広島(現広島貨物ターミナル)と志和地間が開通、6月1日には三次駅(現西三次)まで延伸開通しました。



芸備鉄道本社・東広島駅(大正4年『芸備鉄道案内』より)

2 芸備線の全通

― 三神線の開通と芸備鉄道の買収 ―

大正9年7月15日、芸備鉄道の東広島駅と省線広島駅との間が結ばれ、広島駅からの貨車連絡輸送が開始しました(広島駅からの旅客輸送開始は大正15年1月21日)。大正10年6月には三次以东への建設に着工、12年12月には備後庄原まで開通しました。

一方、昭和期に入ると、備中神代駅を起点として鉄道省三新線(三次〜新見間)の工事線名。開通後は「三神線」の建設が始まります。昭和5年2月に備中神代〜矢神間が開通、11月には矢神〜東城間が開通しました。昭和8年6月には、芸備鉄道の十日市(現三次駅)〜備後庄原間が国有化され「庄原線」となりました。

三次と備中神代の双方から伸びた線路は、昭和11年10月10日、小奴可〜備後落合間の開通によって繋がりました。三神線に編入、広島〜備中神代間159kmに及ぶ現在の芸備線の路線が全通しました。



完成したばかりの第一小鳥原川橋梁(昭和11年10月10日 三新線全通記念絵葉書より)



備後落合停車場(昭和12年12月 木次線全通記念絵葉書より) 昭和12年12月12日に木次線が開通した際の記念絵葉書の写真。跨線橋が見えるが、戦時中の金属供出で撤去されたと言われており、今は無い。

3 蒸気機関車全盛の時代

芸備鉄道が開業した当時は、蒸気機関車5両と客車17両・貨車50両でスタートしました。その後、乗合自動車との競争に対抗するためガソリン客車を導入した時期がありました。昭和戦前から戦後20年代にかけては、蒸気機関車全盛の時代でした。

昭和12年7月1日、芸備鉄道の広島〜備後十日市間が国有化されると、C56形テンダー機関車(炭水車連結)やC12形タンク機関車が配置されました。昭和16〜17年には、C56形の多くが海外へ供出となり、後継機として、県北の急勾配にも対応する8620形が配置され、昭和24年頃までの主力機となりました。また、この頃からC58形の配置が始まり、快速「ちどり」を牽引するなどに活躍しました。



備後落合にて78675 昭和37.3.11
78675は昭和13年に芸備線に配置され、その後昭和45年10月に和歌山機関区へ移転した。昭和47年5月に廃車となったが、奈良県五條市が無償貸与を受け、現在は五條市の史跡公園で静態保存され、現存している。



備後八幡〜小奴可間にて 新見発広島行 昭和43.12.28



備後落合駅にあった蒸気機関車の駐泊所 昭和42.8.12
ひなびた山間の狭い機関区で、常に複数の蒸気機関車が待機していた。



三次機関区 扇形庫



矢賀〜戸坂間にて C58 60
広島発備後落合行 昭和41.11.12



備後落合〜道後山間にて 昭和43.3.23



備後落合にて C58形(C58 345) 昭和42.8.12
新見発広島行
昭和10年12月20日に開業した備後落合駅は、芸備線と木次線の接続駅であり、優等列車の機関車付替え作業などを行うため、駐泊所を有するターミナル駅であった。かつては道後山登山や三井野原スキー場などへ行く乗客たちが繁盛していたが、現在は、全国で最も利用客数の少ない過疎路線区間の秘境駅となっている。



備後落合〜新見間のストーブ列車(オハ31 189)にて 昭和37.3.11

4 陰陽連絡急行の時代

芸備線に陰陽連絡の直通列車が登場したのは昭和28年、広島〜米子間(木次線経由)に週末臨時列車として登場した快速「ちどり」が最初でした。この列車は好評で、翌年10月には毎日運転となり、翌年「夜行ちどり」も登場しました。昭和37年には、伯備線経由の準急「しらぎり」(広島〜米子間)や「たいしゃく」(広島〜岡山間)が登場、昭和39年には木次線経由の準急「いなば」(広島〜鳥取間)も運転されるなど、芸備線は陰陽連絡の優等列車全盛の時代を迎えました。昭和41年には旅客営業規則の改正により、区間100km以上の準急が無くなり、芸備線の準急は全て急行に格上げされました。

しかし、昭和47年3月15日に山陽新幹線が岡山まで開通すると、山陰方面への動脈として伯備線が重視されるようになりました。特急「やくも」が新設された反面、芸備線の陰陽連絡急行は木次線経由に一本化されるなど、縮小の方向に転じていきました。



備後落合〜比婆山間にて 準急「たいしゃく」 昭和37.8.18

岡山発広島行。岡山〜新見間は、伯備線・山陰本線・鹿兒島本線経由の博多行準急「しんじ」を併結して運行する。



備後西城にて初日の準急「しらぎり」 広島発米子行。 昭和37.3.15



備後落合駅を発車する 急行「いなば」 昭和43.3.24



道後山駅にて 急行「しらぎり」 昭和43.1.2



三次駅にて 準急「第1ちどり」 昭和36.8.16

米子発木次線経由広島行。備後落合駅にて岡山発準急「たいしゃく」を併結している。



準急運行初日の備後西城駅 昭和37.3.15



備後西城駅に入る急行「第1ちどり」(55系気動車) 昭和43.1.3
岩国発(広島まで普通)木次線経由米子行。



スキー客でにぎわう道後山駅 キハ20 4 昭和43.1.3
新見発広島行。右側のホームは、現在は廃止され、線路も撤去されている。