広島県立文書館収蔵文書展

広島県の鉄道のあゆみⅢ



アーカイブズにみる 芸備線の成り立ちと地域

令和８年３月17日(火)～６月13日(土)

はじめに

広島県の陰陽連絡鉄道路線として敷設された芸備線は、大正年間に芸備鉄道の路線として敷設が始まり、岡山県の備中神代から敷設が始まった国鉄三神線（工事線名は「三新線」）と昭和十一年（一九三六）十月十日につながり、翌年七月一日に、国鉄「芸備線」となりました。

戦後は準急・急行などの優等列車が行き交う路線として賑わいましたが、備北の山間部を走る路線は、過疎化の進行に伴って利用客が著しく減少し、それとともに利便性も失われ、今では全国屈指の赤字ローカル線となっています。

令和六年（二〇二四）一月十二日には、国土交通省中国運輸局が、芸備線備後庄原～備中神代間の存廃をＪＲ西日本と沿線自治体が話し合うための再構築協議会の設置を決定し、協議が行われています。

今回の収蔵文書展では、今まさに岐路に立たされている芸備線をテーマに取り上げ、路線の敷設過程や優等列車の往来で賑わった時代の様子、車輌や沿線風景を紹介します。また、沿線地域の歴史にも焦点を当て、たたら製鉄や畜産・林業等で栄えた時代の古文書も紹介します。

芸備線に関する収蔵資料として、広島県立文書館では、広島県を代表する鉄道史家・長船友則氏の収集資料を所蔵しており、その中から写真をはじめ多数の資料を紹介するとともに、近世近代の沿線地域の様子を記した歴史的文書も紹介することにします。

広島県立文書館

芸備線の成り立ち

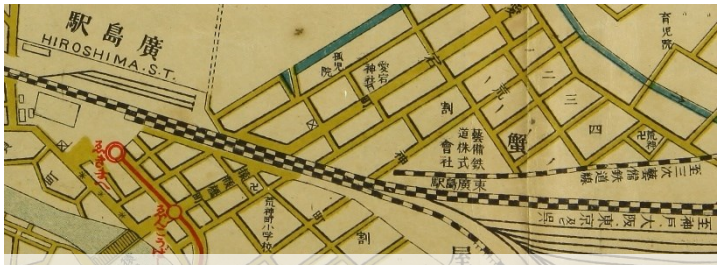
～芸備鉄道の創立と全通・国有化～

神戸から西進した山陽鉄道が、日清戦争直前の明治二十七年（一八九四）六月十日に広島まで開通しました。これを機に、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りました。明治四十三年（一九一〇）の軽便鉄道法の公布による全国的な民営鉄道建設の流れを受けて、同年に宮中顧問官の佐藤正ほか七名が発起人となって「芸備軽便鉄道株式会社」（資本金二六〇万円）が計画されました。旅客輸送だけでなく、県北の豊富な農林産物や鉱物資源の陰陽連絡輸送を見込み、まずは広島～三次間の鉄道敷設が出願され、免許を得ました。明治四十五年（一九一二）四月に創立総会が開かれ、社名を「芸備鉄道株式会社」とし、社長に双三郡三良坂村出身の貴族院議員・和田彦次郎が選任されました。



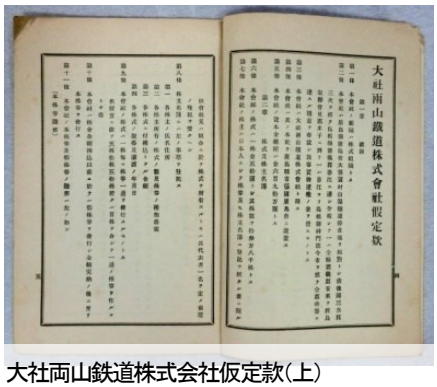
芸備鉄道本社（左）と東広島駅　大正４年『芸備鉄道案内』　200407-2440

芸備鉄道の東広島駅と山陽線の広島駅との間は約 500m離れており、当時は徒歩で移動していたが、大正 15 年（1926）1 月 21 日に広島駅への旅客乗り入れが実現し、東広島駅の旅客扱いは廃止された。



芸備鉄道本社と東広島駅　大正 15 年 1 月『最新広島市街地図』 200407-847

芸備鉄道本社と東広島駅は、現在の荒神陸橋北側の東方にあった。



大社両山鉄道株式会社仮定款（上）
両山及大社鉄道線路略図（右）
明治 29 年（1896）6 月
198814-398 / 200611-67



芸備軽便鉄道株式会社線路図（左）　200407-3357

芸備鉄道の敷設が始まる前の「芸備軽便鉄道」時代に作成された線路予定図。三次以北は、山陰へ結ぶ道路が描かれており、陰陽連絡路線の意図が伺える。
なお、この地図では、山陰線が出雲今市駅（現出雲市駅）まで開通している。同駅の開業は明治 43 年（1910）10 月 10 日。その後、出雲大社へ向けて大社線が建設されたが、大社線の完成は明治 45 年（1912）6 月 1 日であり、この線路図はそれ以前に作成されたもの。



両山及大社鉄道線路略図　（明治 29 年）　200611-67

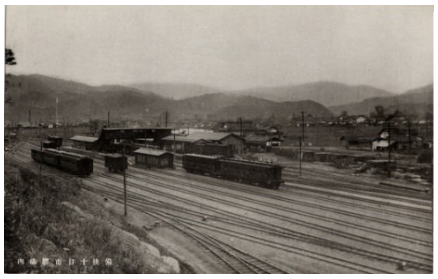
大社両山鉄道は、島根県の杵築（出雲大社）や鳥取県の米子と広島を結ぶ鉄道路線として構想された。広島から備後西城までは、かなり芸備線の路線と重なる。芸備線の路線は、芸備鉄道株式会社の創立より 15 年以上も前に、陰陽連絡線の一環として構想されていたことが分かる。

日清戦争後の一時的な好景気を背景に、民営での鉄道敷設を目指す動きが全国的に高まり、明治二十九年（一八九六）六月には、広島と島根県の杵築や鳥取県の米子を結ぶ「大社両山鉄道」が創立されます。この鉄道は、芸備鉄道の沿革の中で「大社両山鉄道ノ企業ニ胚胎シ」（『日本鉄道史』下巻）と記されているように、芸備線の起源ともいうべき計画でした。
明治二十六年（一八九三）七月に広島～三次間で計画された当初は「芸雲鉄道」と称し、翌年一月に三次～松江間と合わせて沿線有志の協議が整った際には「陽陰鉄道」と称しました。さらに同年十二月に創立委員を選定して仮免状下付の請願書を提出した際には、「両山鉄道」と改称しました。
明治二十九年（一八九六）六月には、「大社鉄道」と合併して「大社両山鉄道」となりますが、不況の影響を受けて、明治三十一年（一八九八）十二月に解散し、この計画は実現しませんでした。

雲芸鉄道将来に対する参考（右）　大正 13 年 8 月　200407-3357

芸備鉄道の中村峰夫社長（大正 13 年 5 月 5 日就任）が発起人となった雲芸鉄道株式会社の創立趣意と、営業成績見込の参考として芸備鉄道の大正 8〜12 年（1919〜1923）の実績を記したもの。

芸備鉄道はこの前年に備後庄原まで延伸開通していたが、陰陽連絡線の実現に向けては、乗合自動車の発達や伯備線の全通といった動きに押されていた。雲芸鉄道は、芸備鉄道三次駅を接続駅として、島根県の出雲今市から広島までを結ぶ陰陽連絡の一翼として構想された。しかし、昭和 7 年（1932）12 月 12 日に出雲今市〜出雲須佐間が開業しただけで、この陰陽連絡路線も実現しなかった。



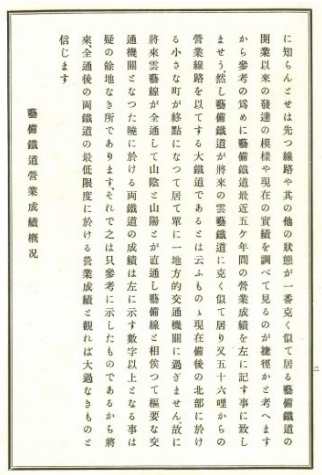
備後十日市駅構内
昭和戦前期　200407-1697

昭和 5 年（1930）元旦、十日市駅として開業し、同 8 年（1933）6 月 1 日に備後十日市駅に改称。その後、昭和 29 年（1954）12 月 10 日に改称して三次駅となった。

驛名		哩程粁	累計粁	所在地名	営業開始年月日	接続線名
備後八幡	びんごやはた	6.5	25.3	133.8	同 同 八幡村雪	昭和10. 6.15	
小奴可	をぬか	8.3	33.6	125.5	同 同 小奴可村小奴可	昭和10. 6.15	
道後山	だうごやま	4.2	37.8	121.3	同 同 八鉾村高尾	昭和11.11.21	
備後落合	びんごおちあひ	6.8	44.6	114.5	同 同 美古登村八鳥	昭和10.12.20	
備後熊野	びんごくまの	5.6	50.2	108.9	同 同 同 大量	昭和10.12.20	
備後西城	びんごさいじやう	3.0	53.2	105.9	同 同 西城村大佐	昭和 9. 3.15	
高	たか	9.1	62.3	96.8	同 同 高村高	昭和 9. 3.15	
備後庄原	びんごしやうばら	6.2	68.5	90.6	同 同 庄原町庄原	大正12.12. 8	
㊎備後三日市	びんごみつかいち	2.0	70.5	88.6	同 同 山内東村三日市	昭和 5. 4.25	
㊎七塚	ななつか	1.7	72.2	86.9	同 同 同 下原	大正12.12. 8	
山ノ内	やまのうち	3.0	75.2	83.9	同 同 山内西村上木戸	大正13. 9.20	
下和知	しもわち	4.9	80.1	79.0	同 雙三郡和田村	大正12.12. 8	
（廳町）	しほまち	3.1	83.2	75.9	同 同 芭寺村大田寺	昭和 5. 4.22	福鹽北線
神杉	かみすぎ	1.5	84.7	74.4	同 同 鈴杉村高杉	大正11. 6. 7	
八次	やつぎ	3.3	88.0	71.1	同 同 八次村帝畑敷	大正11. 6. 7	
（備後十日市）	びんごミをかいち	2.3	90.3	68.8	同 同 十日市町	昭和 5. 1. 1	雲藝木線自動車
三次	みよし	1.6	91.9	67.2	同 同 同	大正 4. 6. 1	
㊎青河	あをが	4.5	96.4	62.7	同 同 酒河村青河	昭和 6. 7.25	
志和地	しわち	3.2	99.6	59.5	同 同 川地村下志和地	大正 4. 4.28	
上川立	かみかはたち	2.6	102.2	56.9	同 同 同 上川立	大正 4. 4.28	
甲立	かふたち	4.3	106.5	52.6	同 高田郡小田村高田原	大正 4. 4.28	
吉田口	よしだぐち	3.4	109.9	49.2	同 同 同 下小原	大正 4. 4.28	
㊎安藝戸島	あきとしま	3.6	113.5	45.6	同 同 向原村戸島	昭和 5. 4.25	
㊎向原	むかひはら	2.6	116.1	43.0	同 同 同 坂	大正 4. 4.28	
㊎下長田	しもながた	3.4	119.5	39.6	廣島縣賀茂郡西向原村長田	昭和 5. 4.25	
㊎井原市	ゐはらいち	2.5	122.0	37.1	同 同 井原村	大正 4. 4.28	
志和口	しわぐち	4.0	126.0	33.1	同 同 市川村	大正 4. 4.28	
㊎上三田	かみみた	3.7	129.7	29.4	同 同 三田村	昭和 5. 1. 1	
㊎關谷	やたに	2.5	132.2	26.9	同 同 同	昭和 5. 1. 1	
中三田	なかみた	1.8	134.0	25.1	同 同 同	大正 4. 4.28	
㊎白木山	しらきやま	2.7	136.7	22.4	同 同 同	昭和 4. 3.20	
狩留家	かるが	1.8	138.5	20.6	同 安佐郡狩小川村狩留家	大正 4. 4.28	
㊎上深川	かみふかは	2.2	140.7	18.4	同 同 同 上深川	昭和 4. 3.20	
㊎中深川	なかふかは	2.8	143.5	15.6	同 同 深川村中深川	大正13. 9.20	
下深川	しもふかは	1.4	144.9	14.2	同 同 同 下深川	大正 4. 4.28	
㊎玖村	くむら	1.9	146.8	12.3	同 同 高谷村玖	大正 4. 4.28	
安藝矢口	あきやぐち	2.5	149.3	9.8	同 同 口田村矢口	大正 4. 4.28	
㊎安藝小田	あきをだ	1.2	150.5	8.6	同 同 同 小田	昭和 5. 4.25	
㊎戸坂	へさか	1.6	152.1	7.0	同 安藝郡戸坂村	大正 5. 4.15	
㊎石ケ原	いしがはら	1.0	153.1	6.0	同 同 同	昭和 5. 4.25	
㊎安藝中山	あきなかやま	2.5	155.6	3.5	同 同 中山村	昭和 4. 3.20	
㊎矢賀	やが	1.3	156.9	2.2	廣島市矢賀町	昭和 4. 3.20	
（廣島）	ひろしま	2.2	159.1	.0			山陽本線 宇品線 廣浜線自動車

鉄道省『鉄道停車場一覧』(昭和 12 年 10 月 1 日現在)
200407-3567

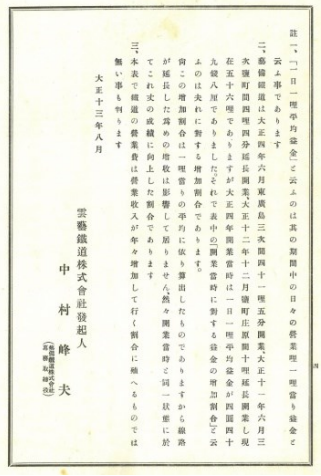
左端に㊎と表示された駅はガソリン客車専用の簡易停留場。昭和 16 年（1941）のガソリン客車全廃を受けて一旦全て廃止されたが、一部の停留場はその後復活した。なお、営業開始年月日の表記うち、白木山は昭和 5 年（1930）1 月 1 日、玖村は大正 5 年（1916）4 月 15 日の誤り。



雲藝鐵道將來に對する參考

此の度敷設の免許を受けて創立する雲藝鐵道は現在の藝備鐵道會社線の三次で接續し廣島市と出雲今市間を直通し陰陽連絡上一番距離の近い鐵道であります故にこれが全通の暁は山陰山陽の密接頻繁なる交通は全部この鐵道を利用する事は勿論であります殊に宮島と出雲大社並に一畑靈場等が結び付く形となり全國より集り來る參詣客や遊覽客の爲めには最も便利な線路であるから凡てこの線に據るのは明であります又從來交通機關が無かつた爲に搬出の途なく當て所鐵業が勃興するのは自明の理でありますから從つて之等の旅客や貨物の本鐵道による輸送量が莫大なものとなるのは何人も想像に難くない所と信じますが雲藝鐵道が開通後如何なる成績を現すであらうかと云ふ事を數字的に知らんとせば先つ線路や其の他の狀態が一番克く似て居る藝備鐵道の關業以來の發達の模樣や現在の實績を調べて見るのが捷徑かと考へますから參考の爲めに藝備鐵道最近五ケ年間の營業成績を左に記す事に致しまして然し藝備鐵道が將來の雲藝鐵道に克く似て居り又五十六哩からの營業線路を以てする大鐵道であるとは云ふものゝ現在備後の北部に於ける小さな町が終點になつて居て單に一地方的交通機關に過ぎません故に將來雲藝線が全通して山陰と山陽とが直通し藝備線と相俟つて極要な交通機關となつた暁に於ける兩鐵道の成績は左に示す數字以上となる事は疑の餘地なき所でありますそれで之は只參考に示したものであるから將來全通後の兩鐵道の最低限度に於ける營業成績と觀れば大過なきものと信じます

藝備鐵道營業成績概況



註一、「一日一哩平均營業金」と云ふのは其の期間中の日々の營業哩一哩當り金額と云ふ事であります

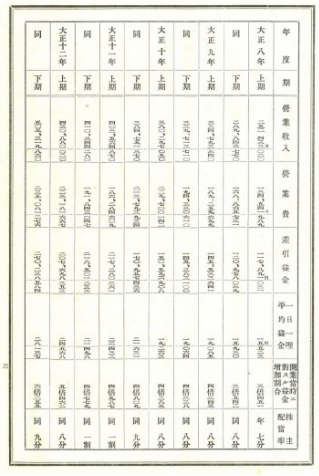
二、藝備鐵道は大正四年六月東廣島三次間四十一哩五分開業大正十一年六月三次鹽町間四哩四分延長開業大正十二年十二月鹽町庄原間十哩延長開業し現在五十六哩でありますが大正四年開業當時は一日一哩平均營業金が四圓四十九錢八厘でありましたそれで表中の開業當時に對する營業金の增加割合で云ふのは夫れ丈け對する增加割合であります

尙この增加割合は一哩當りの平均に依り算出したものでありますから線路が延長した爲め又は增收した爲めに依り開業當時と同一狀態に於てこれ丈の成績に向上した割合であります

三、本表で鐵道の營業費は營業收入が年々增加して行く割合に殖へるものでは無い事も判ります

大正十三年八月

雲藝鐵道株式會社發起人
中村峰夫

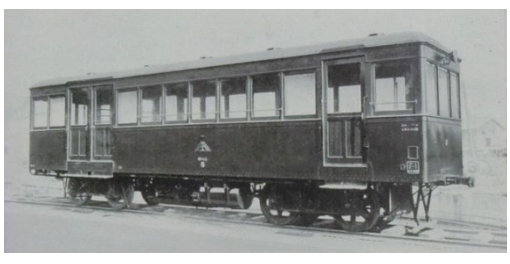


年度	期	營業收入	營業費	差引殘金	一日一哩平均營業金	配當率
大正八年	上期	三〇、四〇五圓	二四、九九五圓	五、四一〇圓	一圓二五錢	年七分
同	下期	三〇、六四〇圓	二四、九九五圓	五、六四五圓	一圓二五錢	同 八分
大正九年	上期	三四、一四〇圓	二六、五四〇圓	七、六〇〇圓	一圓二五錢	同 八分
同	下期	三四、一四〇圓	二六、五四〇圓	七、六〇〇圓	一圓二五錢	同 八分
大正十年	上期	三四、一四〇圓	二六、五四〇圓	七、六〇〇圓	一圓二五錢	同 八分
同	下期	三四、一四〇圓	二六、五四〇圓	七、六〇〇圓	一圓二五錢	同 八分
大正十一年	上期	三四、一四〇圓	二六、五四〇圓	七、六〇〇圓	一圓二五錢	同 八分
同	下期	三四、一四〇圓	二六、五四〇圓	七、六〇〇圓	一圓二五錢	同 八分
大正十二年	上期	四二、六七五圓	三二、〇〇〇圓	一〇、六七五圓	一圓二五錢	同 九分
同	下期	四二、六七五圓	三二、〇〇〇圓	一〇、六七五圓	一圓二五錢	同 九分



芸備鉄道中三田〜志和口間　「轟ケ瀬」(轟の瀬)
大正 4 年『芸備鉄道案内』　200407-2440

現在の上三田駅の南方、三篠川の流れが西から南へ転じる地点にあり、今も岩盤が露出する特徴的な河川景観を見せている。



芸備鉄道を走ったガソリン客車(ガソリンカー)
「半鋼製四輪ボギー瓦斯倫気動車」200407-3357

乗合自動車の進出に対抗するため、昭和 4 年（1929）3 月 20 日に「レールを走る自動車」のキャッチフレーズで導入された車両。以後、ガソリン客車専用の簡易停留場を増設し、サービス向上を図っていったが、戦時体制におけるガソリン不足のため、昭和 16 年（1941）8 月 10 日、ガソリン客車による旅客輸送は廃止された。

芸備鉄道は、大正二年（一九一三）十二月十三日に、下深川停車場予定地で起工式が行われました。同四年（一九一五）四月二十八日には、本社のある東広島駅（現広島貨物ターミナル付近）から志和地駅までが開通し、六月一日には三次駅（現西三次駅）まで延伸開通しました。

大正九年（一九二〇）七月十五日には、東広島駅と広島駅の間が結ばれ、広島駅と芸備鉄道を結ぶ貨物輸送が始まりました（旅客輸送は大正十五年一月二十一日開始）。その後三次から先の庄原線の敷設工事が行われ、大正十二年（一九二三）十二月八日には備後庄原までの区間が開業しました。

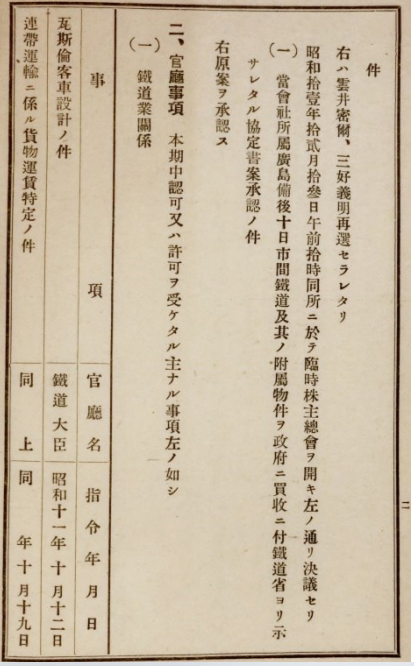
昭和期に入ると、伯備線の備中神代駅を起点として、鉄道省三新線（三次～新見間の工事線名。開通後は「三神線」）の敷設工事が始まります。昭和五年（一九三〇）二月一日に備中神代～矢神間が開業、十一月二十五日には矢神～東城間が開業しました。

一方、芸備鉄道では、乗合自動車との競争が激しくなる中で、次第に経営が悪化していきました。ガソリン客車の導入によって利便性の向上に努めたものの、昭和八年（一九三三）六月一日、備後十日市（現三次）～備後庄原間の庄原線が国鉄に買収され、国鉄庄原線となりました。

その後国鉄は、備後庄原から先へ延伸工事を行い、昭和九年（一九三四）三月十五日には備後西城まで、翌十年（一九三五）十二月二十日には備後落合まで延伸開業しました。

一方、東城から先へは、昭和十年（一九三五）六月十五日に小奴可まで延伸開業し、最後に残った小奴可～備後落合間が昭和十一年（一九三六）十月十日に開業し、広島～備中神代間一五九・一kmの現在の芸備線の全路線が完成しました。

昭和十二年（一九三七）七月一日、芸備鉄道の広島～備後十日市間を国鉄が買収し、国鉄芸備線となりました。



件

右ハ雲井密樹、三好義明再選セラレタリ

昭和拾壹年拾弐月拾参日午前拾時同所ニ於テ臨時株主總會ヲ開キ左ノ通リ決議セリ

（一）當會社所屬廣島備後十日市間鐵道及其ノ附屬物件ヲ政府ニ買收ニ付鐵道省ヨリ示サレタル協定書案承認ノ件

右原案ヲ承認ス

二、官廳事項　本期中認可又ハ許可ヲ受ケタル主ナル事項左ノ如シ

（一）鐵道業關係

事項	官廳名	指令年月日
瓦斯倫客車設計ノ件	鐵道大臣	昭和十一年十月十二日
連帶運輸ニ係ル貨物運賃特定ノ件	同上	同年十月十九日



芸備鉄道株式会社の営業報告書

200407-4086～4090

左は昭和 11 年（1936）の「第 51 回営業報告書」。同年 12 月 13 日の臨時株主総会において、広島～備後十日市（現三次）の政府買収について、鉄道省から示された協定書案を承認したことが記されている。



備後庄原駅　昭和 38 年 11 月 1 日　200407-5550

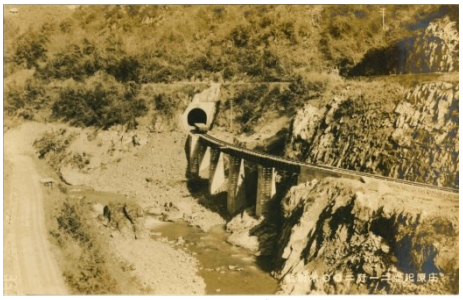


備中神代駅の芸備線 0 キロ起点標
平成元年 8 月 14 日　200407-2976

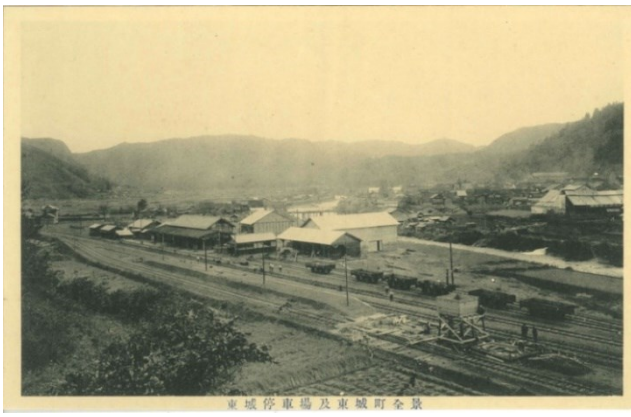
備後庄原駅は、三次から延伸した芸備鉄道の終点駅として、大正 12 年（1923）12 月 8 日に開業した。現在の駅舎は当時のものを改修し、レトロな雰囲気にリニューアルしている。



備後西城駅付近から比婆山方面を望む
昭和 10 年 12 月 20 日『三新線備後西城・備後落合間鉄道開通記念絵葉書』
200407-5505



比婆山～備後落合間 烏帽子橋梁付近
昭和 10 年 12 月 20 日『三新線備後西城・備後落合間鉄道開通記念絵葉書』
200407-5505



三神線の終着駅として開通した当時の東城停車場全景
昭和 5 年 11 月 25 日『三新線矢神・東城間開通記念絵葉書』
200407-5507



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』　200407-5504



備後落合～道後山間　土居橋梁付近
昭和 11 年 10 月 10 日『三新線全通記念絵葉書』　200407-5504



備後落合停車場
昭和 12 年 12 月『木次線全通記念絵葉書』　200407-3342

昭和 12 年（1937）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。

芸備線路線図



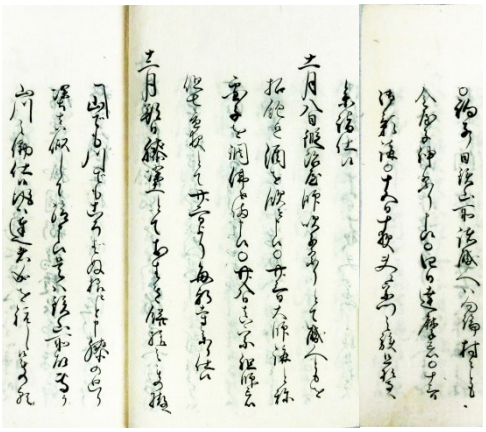
番号	開通年月日	開通区間
①	大正4年4月28日	東広島～志和地
②	大正4年6月1日	志和地～三次(現西三次)
③	大正9年7月15日	東広島～広島
④	大正11年6月7日	三次(現西三次)～塩町(現神杉)
⑤	大正12年12月8日	塩町(現神杉)～備後庄原
⑥	昭和5年2月10日	備中神代～矢神
⑦	昭和5年11月25日	矢神～東城
⑧	昭和9年3月15日	備後庄原～備後西城
⑨	昭和10年6月15日	東城～小奴可
⑩	昭和10年12月20日	備後西城～備後落合
⑪	昭和11年10月10日	小奴可～備後落合

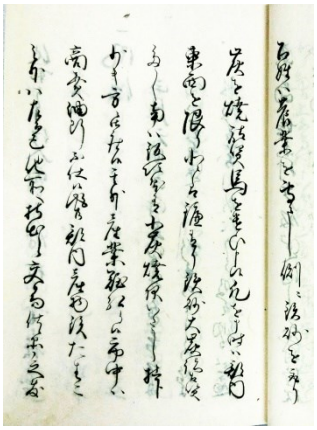
沿線地域の産業

中国山地を走る芸備線の備北の沿線は、古くから、たたら製鉄が盛んに行われた地域でした。原料となる砂鉄を採取するため、山砂を掘り崩して水路へ流し、純度の高い砂鉄を採る「鉄穴流し」が各村で行われました。沿線には、鉄穴流しによって山肌が掘り崩されて残った「鉄穴残丘」や、大正期に製鉄工場へ砂鉄を運んだトロッコの遺構が残っています。

この地域の農家にとって、たたら製鉄や牛馬による資材運搬の駄賃稼ぎは農閑期の重要な収入源でしたが、近代になってたたら製鉄が斜陽化すると、役牛に加えて肉牛の飼育も行われるようになり、牧畜が発達していきました。

鉄道が開通すると、鉱物や林産資源の輸送を貨物列車が担うようになり、かつては、芸備線を含む山岳路線を貨物列車が盛んに行き来していました。







「郡辻芸藩通志控」(「国郡志御用ニ付郡辻書出帳」)
文政 8 年 4 月　200907-1

「芸藩通志控」は、広島藩の「芸藩通志」編纂のために村々が提出した「国郡志御用ニ付下調書出帳」を、編纂終了後に奴可郡の郡御用掛りが下調帳の改訂版として集成したもの。

奴可郡では、農業のかたわら、砂鉄の採取や燃料の炭焼、牛馬による駄賃稼ぎを行っていたことが記されている。

また、10 月には、製鉄関係者の職業神である金屋子神を祀る「金屋子神祭り」が村々で行われ、11 月 8 日には鍛冶屋師吹子祀り、12 月朔日には「膝塗」と称し、おはぎを作って膝の廻りを塗るしぐさをして食べることで、鉄山などで働く労働者の健脚を祈念する行事が行われたと記している。



「鉄穴鑑札」(小奴可村)
弘化 3 年 9 月　201107-1101

広島藩の奴可・三上郡役所が発給した鉄穴（砂鉄の採取場）の稼行権を認める鑑札。



鉄穴流しの様子　『日本山海名物図会』鉄山の絵
国立国会図書館デジタルコレクション

鉄穴流しでは、花崗岩の風化した山の崖から砂鉄まじりの土砂を掘り崩し、「走り」という水流に流して「下場」(「洗場」「本場」ともいう)へ送った。下場に堆積させた土砂は「大池」へ送り、柄振でかきまぜながら軽い土砂を浮かせて流し、重く沈殿した砂鉄分を「中池」「乙池」「樋（船場）」へと送り、同じ作業を繰り返すと、純度の高い砂鉄が採取できた。



開業時の備後八幡駅付近
『三新線東城・小奴可間鉄道開通記念絵葉書』
昭和 10 年 6 月 15 日　200407-5506

手前が帝国製鉄株式会社の竹森工場。左側に小さく備後八幡駅と線路が見える。



(上)備後八幡にて　急行「たいしゃく 1 号」広島発岡山行きの通過
昭和 43 年 12 月 28 日　(200407-5550)

現在は廃止された上りホームに入線・通過する。右端は貨物側線。



(右)帝国製鉄の工場と備後八幡駅を結んだトロッコ専用線の鉄橋跡
平成 17 年 10 月 30 日　200407-5550

かつて、備後八幡駅と帝国製鉄工場との間をトロッコ線が結んでおり、原料の砂鉄や木材などを芸備線の貨物列車が運んでいた。



小奴可～道後山間にて　鉄穴残丘の雪原を走る貨物列車
昭和 43 年 1 月 15 日　200407-5550

鉄穴流しで砂鉄を採取するために山を掘り崩した跡が、残丘となって点在する。かつて、この地域特有の自然地形と誤解され、「小奴可地形」と呼ばれたこともあった。

明治以降、鉄鉱石を用いた洋式製鉄に押され、砂鉄を用いたたたら製鉄は衰退していきました。しかし大正三年（一九一四）、第一次大戦の勃発に伴って銑鉄需要が再び高まると、中国製鉄（のち帝国製鉄）が中国地方各地に工場を開設し、備後八幡駅の川向こうにも竹森工場を開設して製鉄を行いました。駅には、大量の砂鉄が積み上げられ、無人のトロッコが東城川を渡り、工場へと砂鉄を運んでいました。原料と製品は貨物列車で輸送していたため、駅は活況を呈しましたが、昭和四十年（一九六五）に工場は廃業、駅の貨物取り扱いも四十七年（一九七二）に廃止されました。



比婆山～備後落合間にて 上り貨物列車
昭和37年8月18日　200407-2976

町村名	家数(戸)	人口(人)	牛(匹)	馬(匹)	牛馬数合計	1戸当たり牛馬数
入江村	41	193	92	14	106	2.6
同村別所	11	60	32	0	32	2.9
同村田鋤	26	116	39	20	59	2.3
栗村	69	437	116	42	158	2.3
平子村	68	361	163	33	196	2.9
中迫村	31	148	53	14	67	2.2
中野村	113	494	230	25	255	2.3
小鳥原村	62	293	96	49	145	2.3
油木村	44	217	69	68	137	3.1
田殿村	24	98	37	15	52	2.2
川鳥村	93	367	148	62	210	2.3
上千鳥村	39	125	47	57	104	2.7
小串村	35	152	84	29	113	3.2
久代村	167	649	379	11	390	2.3
宇山村	76	269	169	53	222	2.9
〈参考〉						
西城町	183	773	20	15	35	0.2
東城町	328	1081	7	11	18	0.1
小奴可村	194	656	65	135	200	1.0
奴可郡全体	**3418**	**13456**	**3827**	**1433**	**5154**	**1.5**

『芸藩通志』にみる奴可郡村々の牛馬所持状況　文政8年(1825)頃

芸備線が走る山間地域の多くは、江戸時代には奴可郡に属していた。この地域の村々は、かつて各戸に1～2匹の牛馬を所持し、多い村では3匹以上所持していた。牛馬は農耕のほか、製鉄に関わる砂鉄や木炭などの資材運搬でも働き、農家の駄賃稼ぎに寄与した。



備後落合～道後山間を行く貨物列車
昭和37年3月11日　200407-2976

木材などを積んだ貨物車輛の後ろにストーブ客車（オハ31189）を連結している。



道後山の放牧場　200011-590

明治期から昭和30年代頃まで、道後山では牛の放牧が行われていた。





備後落合駅に到着した貨物列車
昭和37年3月11日　200407-2976



備後西城駅
昭和29年12月31日　200407-2976

備後西城駅ホームの周囲には、輸送を待つ大量の貨物と、木材を積んだ貨車が停車しているのが見える。同駅の主要な貨物は木材・木炭・石灰石などであった。



七塚原牧場（ななつかはら）　昭和22年　200526-4

戦後の広島で初めて発刊された写真集『LIVING HIROSHIMA』に掲載された七塚原牧場の写真原稿。
明治33年（1900）に、畜産振興の基地として日本で初めての国立種牛牧場として開設された。当初は乳牛の導入が盛んだったが、黒毛和種の品種改良研究も行われるようになった。



雪の道後山～備後落合間を走る貨物列車
昭和43年1月15日　200407-5550



七塚駅（ななつか）　平成9年10月25日　200407-5550

国営備北丘陵公園の最寄り駅。平成10年(1998)4月に、当時の皇太子（今上天皇）御夫妻が備北丘陵公園を御訪問の際、当駅を利用された。

山岳地帯と渓流沿いを走る

芸備線の備北方面を走る路線は、標高六一一mの道後山駅を頂点に、中国山地の山あいと西城川や東城川の渓流を縫うように走行します。

東城から備後落合方面へ行く列車は、内名駅を出たあと、東城川を五回渡りながら渓谷を通り、やがて広々とした盆地に出て小奴可駅に着きます。正面には猫山（一一九五・五m）、左には白滝山（一〇五三m）、後方には多飯ケ辻山（一〇四〇m）といった一〇〇〇m級の山々を望むことができます。

小奴可駅を出て、猫山を横に見ながら登った列車は、芸備線の最高地点、道後山駅に着きます。列車の背後（小奴可方面）には、白滝山の三角形の稜線がそびえています。急行列車が行き交った昭和三・四十年代には、道後山駅や備後落合駅は、冬のスキー客で大いに賑わいました。



耳木谷山（988.5m）を背景に小奴可盆地を走る　津山発三次行き普通列車
昭和43年3月24日　200407-5575



備後落合～道後山間にて　キハ11
昭和43年1月2日　200407-2976



道後山～小奴可間にて　C58 形蒸気機関車が牽引する津山発三次行き普通列車　昭和43年3月24日　200407-5550

機関車の背後に、備北地方に特徴的な「はふ（破風）」（煙抜きの小さな屋根）を持つ家が見える。





ストーブ客車（オハ31189）車内
昭和37年3月11日　200407-2676



猫山のある道後山駅方面（後方）へ向けて走る　急行「たいしゃく」広島発岡山行き　昭和43年8月11日　200407-5550

道後山～備後落合間は、山岳地を大きく北へ迂回しながら走る。



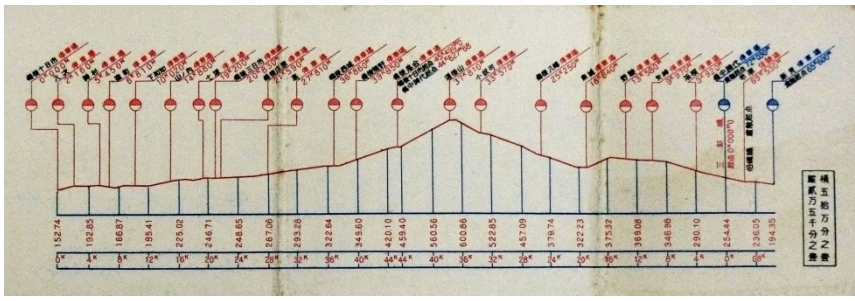
小奴可駅　昭和43年1月15日
200407-5550

昭和10年（1935）開業時の駅舎が現在も残る。民営化後は簡易委託駅となり、駅舎の半分は地元タクシー会社が使用している。



備後落合～道後山間　第一小鳥原川橋梁にて（C58 牽引）
昭和42年1月3日　200407-2976

昭和11年（1936）に完成した中国地方一、JR西日本管内では第2位の高さを誇る鉄道橋。全長146.2ｋｍ、高さ30m。8本の橋脚が立ち、小鳥原川と国道183号をまたいで大きくカーブしている。JR西日本管内で最も高い鉄道橋は、兵庫県の餘部橋梁で、高さ41.45m。



芸備線　備後十日市（現三次）～新見間の地形
鉄道省『三新線建設概要』昭和11年10月　200407-3357

芸備線は備後庄原を過ぎて北へ行くと、徐々に標高が高くなり、徐行区間が増える。備後熊野（現比婆山）を出ると、4kmの間に100mの高さを登り、標高452mの備後落合駅に着く。備後落合を出ると、8kmの間をさらに160m登り、標高611mの道後山駅に着く。現在のJR西日本管内の駅で最も標高が高いのは木次線の三井野原駅（726m）であり、道後山駅は2番目に高い。



道後山駅にて　発車前の新見発
広島行き(左)　　昭和 42 年 1 月 3 日
200407-5550

道後山駅は、かつてはスキー客で賑わい、急行も停車していた。列車が停まっているホームは、現在は廃止されており、線路も撤去されている。



高尾原スキー場(右)
昭和 42 年 1 月 3 日　200407-5550

写真手前が道後山駅。スキー場は「たかおばら」と称していたが、正式地名は「こうお」。現在はスキー場も閉鎖され、手前の休憩所も解体されている。

県北の人口減少と芸備線ダイヤの変貌
『時刻表』№552　昭和 47 年 2 月(日本交通公社)　200407-450

芸備線の県北路線が通る現庄原市域の人口は、戦後の昭和 25 年（1950）には 9 万人余だったが、昭和 50 年（1975）には約 5 万 6000 人に減少し、さらに 50 年後の令和 7 年（2025）には 3 万 500 人にまで減少した。

芸備線の中でもとくに過疎路線として深刻な備後落合～東城間は、芸備線が全通した昭和 11 年（1936）以来、上下 8 本ずつの列車が運行していた。準急や急行が運行されるようになると本数が増え、昭和 47 年（1972）1 月改訂の時刻表では、急行 2～3 本を含む上下 11 本ずつに増加している。しかし、人口減少と道路交通事情の変化とともにダイヤが削減され、現在この区間では、上下わずか 3 本ずつしか走らない不便な路線となっている。



駅弁の掛紙　　200407-600･604･605

かつて広島県内には、駅弁を売る会社が 7 社あった。このうち、広島駅弁当（広島市）・浜吉（三原市）・あなごめしうえの（廿日市市）は、いずれも明治期に創業し、現在も営業する。

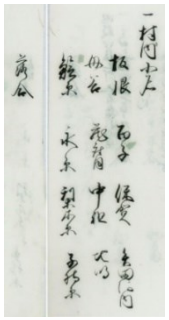
三次市の割烹旅館環翠楼支店は、昭和 12 年（1937）9 月 1 日以降、芸備線で唯一、備後十日市駅（現三次駅）で駅弁の立ち売りを行ってきたが、平成 3 年（1991）9 月 30 日、駅弁販売から撤退した。



備後落合駅にあった備後蒸気機関車の機関区
昭和 42 年 8 月 12 日　　200407-2976

備後落合駅は、芸備線と木次線が分岐するターミナル駅だった。奥が機関庫、左側に石炭の給炭台の屋根が見える。昭和 40 年代前半まで、ひなびた山間の狭い敷地内に、常に複数の蒸気機関車が待機していた。





「落合」の地名　「八鳥芸藩通志控」(左)/「小鳥原芸藩通志控」(右)
文政 8 年(1825)　200907-28 / 200907-8

江戸時代に奴可郡の郡御用掛りがまとめた「芸藩通志控」によると、備後落合駅の駅名になっている「落合」は、奴可郡小鳥原村の小字名であったことが分かる。この地は西城川と小鳥原川が合流する地点にあたり、芸備線と木次線の開通によって、鉄道が合流する（〝落ち合う〟）場所となった。



乗降客でにぎわう備後落合駅　昭和 42 年 1 月 2 日　200407-5550

右は津山発姫新線経由広島行。左の気動車は、広島発新見行。備後落合駅は、芸備線と木次線の接続駅であり、機関車の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で賑わった。



備後落合駅ホームの売店
昭和 42 年 8 月 12 日
200407-5550

新見発広島行きが停車するホーム。かつてはホームの奥に「環翠楼」が経営する売店があり、おでん入りのうどん･そばが名物だった。

芸備線を走った車輌

芸備線を走る列車は、昭和戦前から戦後の二十年代にかけては蒸気機関車全盛の時代で、昭和十二年（一九三七）七月の全線国有化後は、C五六テンダー車（機関車に炭水車を連結するタイプ）や八六二〇形、C五八が活躍しました。

昭和二十八年（一九五三）に広島～米子間に臨時快速「ちどり」が登場して以降、昭和三十年代には、気動車の導入とともに、「しらぎり」「たいしゃく」「いなば」などの準急が登場。昭和四十一年（一九六六）には急行へ格上げされ、芸備線は、陰陽連絡の優等列車全盛の時代を迎えました。昭和四十六年（一九七一）には、完全無煙化により蒸気機関車が姿を消し、代わって、ディーゼル機関車が牽引する客車列車のほか、昭和四十年代には急行用気動車五八系、さらに昭和五十年代には、現在も主力として活躍する四〇系気動車が登場しました。



C58 形テンダー機関車

比婆山～備後落合間にて　SL 最終日
昭和 46 年 3 月 23 日　200407-3357

昭和 13 年（1938）から製造された機関車。昭和 22 年（1947）までに 427 両が製造され、芸備線でも、昭和 46 年（1971）3 月に全線が無煙化されるまで活躍した。



10 系気動車

三次機関区にて
昭和 36 年 8 月 16 日　200407-5550

初期型気動車として昭和 28 年（1953）から 32 年（1957）にかけて製造された。



20 系気動車　〈キハ 20･25〉

芸備線管理所にて
昭和 43 年 3 月 23 日　200407-5550

10 系気動車は接客設備が簡素で居住性が良くなかったため、昭和 32 年に、シート間隔を広げてモケット張りにした 20 系が登場した。芸備線では、昭和 30～50 年代に主力車両として活躍し、準急「たいしゃく」などにも使用された。



45 系気動車　〈キハ 23･45〉

小奴可～道後山間にて
平成 4 年 4 月 25 日　200407-5550

昭和 41 年（1966）に 20 系に代わる気動車として登場。両運転台のキハ 23 と片運転台のキハ 45 があった。



55 系気動車　〈キハ 55･26〉

備後西城駅に入る急行第 1 ちどり
昭和 43 年 1 月 3 日　200407-2976

昭和 31 年（1956）に準急列車用として登場した気動車。車体色はクリーム色に朱帯の準急カラー。急行形の 58 系が登場して以降も、昭和 50 年代まで急行の増結車両として活躍した。



58 系気動車　〈キハ 58･28〉

備後西城～平子間にて　昭和 62 年 8 月 9 日　200407-5550

55 系に代わる優等列車用気動車として、昭和 36 年（1961）に登場。急行形として親しまれてきた。車体色は、当初クリーム色に朱帯であったが、その後何度か塗り替えられた。



備後落合にて　急行ちどり
平成 4 年 5 月 9 日　200407-5550



備後落合にて　急行ちどり（備後庄原まで）
平成 13 年 12 月 31 日　200407-5550



50 系客車　〈オハ 50〉

三次駅にて　昭和 62 年 8 月 9 日　200407-5550

赤い車体塗装から「レッドトレイン」の愛称で親しまれた客車車両。昭和 52 年（1977）に旧型客車の老朽化対策として導入された。製造コストが格段に安く、地方の通勤・通学用車両として長編成で使用されていた。



キハ 52 形

三次駅にて　平成 8 年 3 月 8 日　200407-5550

52 形は大糸線で使用されていたが、平成 7 年（1995）7 月の集中豪雨で一部区間が長期運休となったため、芸備線で新型車両を導入するまでの繋ぎとして、一時期走っていた。

40 系気動車

昭和 52 年に登場した一般形気動車。両運転台のキハ 40 と片運転台のキハ 47 がある。
現在も広島～三次間の主力車両として活躍している。



狩留家（かるが）にて　平成 17 年 6 月 28 日　200407-5550



120 系気動車

備後落合にて　平成 15 年 10 月 18 日　200407-5550

非電化ローカル線用の次世代気動車として製造された車両。ステンレス製で軽量・コンパクト、ワンマン運転対応となっている。
平成 7 年（1995）から芸備線に導入され、現在、三次以東は全て 120 系に置き換えられている。



道後山～備後落合間にて（キハ 40）
平成 4 年 4 月 25 日　200407-5550



奥出雲おろち号と 14 系客車

白木山～狩留家間にて
平成 17 年 11 月 27 日　200407-5550

奥出雲おろち号は、木次線の利用促進を図るため、平成 10 年（1998）から運行を始めたトロッコ観光列車で、令和 5 年（2023）11 月に運行終了した。
平成 17 年（2005）11 月には広島駅まで乗り入れたことがあった。三次～広島間は定期列車の時刻に運行したため、14 系客車を定期列車の代替として連結した。



急行ネコヤマスノーエキスプレス
志和地（しわち）～上川立（かみかわたち）間にて
平成 8 年 2 月 12 日　200407-5550

庄原市の猫山スキー場へのアクセスのため運行されていた臨時スキー列車。車両は、ＪＲ西日本が昭和 63 年（1988）から平成 15 年（2003）まで保有していたリゾートサルーンフェスタ号（キハ 58 の改造車）を使用。



快速　お座敷ファミリー備北号

備後三日市～七塚間にて
平成 13 年 10 月 28 日　200407-5550

ＪＲ西日本が平成 19 年（2007）まで保有していた和式客車「旅路」を使用して運行された快速列車。

鉄道史家・長船友則氏と収集資料
～中国地方の鉄道資料～

この展示では、主に鉄道史家・長船友則氏が収集した鉄道関係資料（広島県立文書館所蔵）を紹介しています。
長船友則氏は、中国地方をエリアに長年にわたって鉄道史研究を続け、数多くの著作を公刊されてきました。
長船氏が収集した鉄道資料のコレクションは、総数六〇〇〇点以上、ファイルの内訳を数えると一万点を超えるものと思われ、時刻表・切符・写真・絵葉書・各種案内書・チラシ類のほか、線路図・車両図面や、現在では入手困難な古書籍類など多岐にわたります。写真は、ご自身が撮影した鉄道写真が大量にあり、日付・場所・被写体が全て記録されており、歴史的に貴重なカットも少なくありません。
長船氏は、ご自身が収集した資料を多くの人に広く活用してほしいと、広島県立文書館へ資料を託されました。そのご要望に沿うべく、当館では、目録を公開し、また展示でも、これまで数多くの資料を紹介してきました。



長船友則氏
備後落合～新見間のストーブ列車にて
昭和 37 年 3 月 11 日　200407-3357



「長船友則氏収集資料」の鉄道資料ファイル類
（広島県立文書館書庫）

芸備線の歴史と将来を考えるうえでも、今後多くの利用者に活用していただければと考えています。

長船友則氏の主な著作

『中国地方鉄道史散策№1 広島で初めて走った軽便汽車』
（1989、編集発行 長船友則）
『中国地方鉄道史散策№2 岩井軌道の軌跡』（1993、同上）
『芸備線米寿の軌跡』（2004、菁文社〈執筆・編集協力〉）
『広電が走る街 今昔』（2005、JTB パブリッシング）
『山陽鉄道物語』（2008、同上）
※鉄道友の会 2009 年「島秀雄記念優秀著作賞」（単行本部門）受賞
『呉市電の軌跡』（2009、RM LIBRARY123、（株）ネコ・パブリッシング）
『宇品線 92 年の軌跡』（2012、RM LIBRARY155、同上）
『可部線 波乱の軌跡』（2017、RM LIBRARY211、同上）
『三江線 88 年の軌跡』（2018、RM LIBRARY222、同上）
『原爆被爆前後 広島市内電車運転の推移』（2015、あき書房）

芸備線略年表

大正 4．4.28	芸備鉄道　東広島（初代）―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 4．3.20	ガソリン客車導入。
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 9．3.15	国鉄庄原線備後庄原―備後西城間開業。
昭和 10．6.15	国鉄三神線東城―小奴可間開業。
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 28.10.31	快速「ちどり」運転開始。
昭和 29.12.10	備後十日市駅が三次駅に改称。
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―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。

広島県立文書館収蔵文書展　広島県の鉄道のあゆみⅢ

アーカイブズにみる

芸備線の成り立ちと地域

発　　行　　令和８年（2026）３月 17 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