《収蔵文書の紹介》

写真展　芸備線

―備北の駅と路線風景―

開催期間：令和４年７月５日（火）～９月17日（土）

写真展　芸備線―備北の駅と路線風景―

今年の四月、ＪＲ西日本は利用の少ない鉄道路線の経営状況を公表しました。それによると、芸備線のうち三次以北の線区はいずれも深刻な利用状況であり、とりわけ東城―備後落合間の線区では、一キロ当たりの一日平均乗客数（輸送密度）が九と最も低く、これはＪＲ全社線の中でも最も低い数値で、言わば全国一の過疎路線となっています。芸備線の今後のあり方が問われている中で、沿線では廃線への危機感も募っています。庄原市の人口はこの一五年間に一万人近く減少し、その一方で高速道路の整備など、山間地域での車社会化が進み、利用者の減少→運行本数の削減→さらなる利用者の減少という、鉄道にとって厳しい状況となっています。

当館が収蔵する鉄道史家長船友則氏の収集資料には、往年の芸備線の姿を写した写真資料が多数含まれています。この展示では、それらの中から、現在焦点が当てられている東城―備後落合間を写した写真を取り上げ、この区間に属する六つの駅と路線風景を紹介します。備北の鉄道路線に足を運び、駅や路線の姿を改めて見つめ直してみてはいかがでしょうか。

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

6　備後落合
―遺構が語る往年のターミナル駅―

備後落合は、昭和十年（一九三五）に国鉄庄原線の終着駅として開業しました。翌年には三神線とこの駅でつながり、その翌年には木次線ともつながって、三線が〝落ち合う〟駅となりました。狭く急峻な山あいにありながらも機関区が置かれ、何台もの蒸気機関車が待機し、昭和三十年代の最盛期には一〇〇人以上の職員が働くターミナル駅でした。

多くの急行が停車し、冬はスキー、夏は登山客で混雑し、駅前の旅館も賑わっていました。かつて作家の松本清張も備後落合駅近くの旅館に宿泊したことがあり、宿で居合わせた夫婦が話す出雲の言葉が東北弁に似ていたことに着想を得て、小説『砂の器』が生まれました。

静寂の駅構内には、機関車の転車台・給炭台や引込線、長いホームや待合室が残り、備北の鉄道路線の盛衰を強く印象づけています。

備後落合停車場　昭和 12.12「木次線全通記念」絵葉書（200407-3342）

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。ホームに架かっている跨線橋は、戦時中の金属供出で撤去され、今は無い。

備後落合駅　昭和 46.8.15（200407-5550）

駅舎の建物は、窓がサッシになった以外はほぼそのままの形で現存する。

備後落合駅にあった蒸気機関車の機関区　昭和 42.8.12（200407-5550）

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。

午後の備後落合駅ホーム　昭和 42.8.12（200407-5550）

C58 形蒸気機関車牽引の新見発広島行き奥に三次の料亭「環翠楼」が経営する売店が見える。おでん入りのうどん・そばが名物だった。

乗降客でにぎわう備後落合駅　昭和 42.1.2（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、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で繁盛したが、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。

備後落合駅構内に残る蒸気機関車の給炭台跡と転車台　平成 9.1.1（200407-5550）

5　道後山
―スキー・登山客で賑わった駅―

道後山駅は、ＪＲ西日本では木次線の三井野原に次いで標高が高く、さながら登山鉄道の駅のようです。

道後山は広島県で最も古いスキー場です。敗戦後、占領軍の兵士がジープで道後山を訪れたりしていましたが、昭和二十六年（一九五一）のサンフランシスコ講和条約により占領軍が撤退すると、道後山はスキーや夏山登山客で賑わうようになります。昭和四十九年（一九七四）までは急行列車が停車し、大勢の乗客で混雑していました。

現在の駅は、かつての賑わいが想像できないほど変貌しています。初心者向けに繁盛した駅裏の高尾原スキー場の跡地は道路建設が進み、相対式ホームの片側も廃止されました。駅舎の一部は消防格納庫になっています。

道後山駅（手前）と高尾原スキー場　昭和 42.1.3（200407-5550）

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、手前に見える無料休憩所も解体されて、道路建設用地となっている。

道後山駅　昭和 43.3.23（200407-5550）

道後山駅は昭和 11 年 11 月 21 日開業。今も古い駅舎は残っているが、待合室以外は消防格納庫になっている。昭和 49 年までは急行の停車駅であった。

道後山駅に停車する急行「たいしゃく」広島発岡山行き　昭和 43.1.2（200407-5550）

右側に高尾原スキー場が見える。後方にそびえるのは白滝山（1053m）。

道後山駅に到着する新見発広島行き普通車　昭和 43.1.3（200407-5550）

スキー客が待っているホームは、現在は廃止されており、線路も撤去されている。

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 43.8.11（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。

道後山駅に降り立つスキー客　急行「しらぎり」広島発米子行き　昭和 43.1.2（200407-5550）

備北の駅（六駅）と路線風景

芸備線はかつて、陰陽連絡急行が行き交う幹線鉄道でしたが、現在は広島都市圏の輸送と三次市・庄原市沿線の通勤・通学輸送を中心とした路線に特化しており、中でも利用の少ない東城―備後落合間は一日三往復しか走らない超過疎路線になっています。

この区間には、東城・備後八幡・内名・小奴可・道後山・備後落合の六駅があります。いずれの駅も、現在では乗降客の極めて少ない閑散とした駅ですが、それぞれに特色と固有の歴史を持ち、また周辺の路線風景も備北の地域性を色濃く反映しています。

1　東城　―備北東部の中心駅―

鉄道省三新線として備中神代より起工した路線は、昭和五年（一九三〇）十一月二十五日に東城まで開通しました。

東城駅の西には東城川が流れ、対岸の城山には、国人宮氏が戦国末期に築いた五品嶽城があります。江戸時代、浅野氏が広島藩主となり、五品嶽城が廃城となった後も、備中・備後の国境で藩の重要拠点として、東城には家老職を配置し、城山の麓に屋敷を構えて家臣団が常駐、館町が形成されました。街道が交わる交通の要衝であり、たたら製鉄で生産された鉄の集散地としても発展しました。

駅の東側には、宮氏が崇敬した千手寺があり、かつてはホームから立派な石段が見えました。

東城駅全景　　昭和 5.11.25「三新線矢神～東城間開通記念」絵葉書（2004007-5507）

開業当時の東城駅付近の様子。伯備線の備中神代駅を起点に始まった三神線の建設は、昭和 5 年 11 月 25 日に東城まで到達した。駅に沿って東城川が流れている。

上り 1 番ホームに停車中の新見行き　平成 12.8.31（200407-5550）

東城駅は 2 面 2 線の相対式ホームで、列車交換が行われていたが、跨線橋が老朽化により閉鎖され、1 番ホームは廃止された。現在は駅舎のある 2 番ホームのみ使われている。

このため、新見―備後落合間で列車の行き違いができるのは岡山県側の矢神駅のみとなり、現在では、広島県側の路線で行き違いができなくなっている。

東城駅　　昭和 46.12.30（200407-5550）

2　備後八幡　―製鉄工場と結ばれた駅―

江戸時代の東城町域は、広島藩内でもとくに製鉄業の盛んな所でした。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、砂鉄のほか、かつてのたたら製鉄では廃棄していた鉄滓（かなくそ）を原料として製鉄を行いました。備後八幡駅の川向こうには竹森工場が開設されました。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の輸送に拠っていたため、駅は活況を呈していましたが、工場は昭和四十年（一九六五）に廃業、駅の貨物取り扱いも四十七年に廃止されました。

かつては急行列車の行き違いが行われていましたが、平成十三年（二〇〇一）三月以降、列車交換がなくなり、旧上りホームの列車交換設備が撤去され、現在は単式ホームのみ使用されています。

開業時の備後八幡駅付近　　昭和 10.6.15「三新線東城・小奴可間鉄道開通記念」絵葉書（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。

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 43.12.28（200407-5550）

現在は廃止された上りホームを通過する。右端は貨物側線。

（左）昭和 39 年の備後八幡駅付近航空写真（林業課移管航空写真　山 395）

帝国製鉄の工場と備後八幡駅を結ぶトロッコ線が見える。

（右）旧帝国製鉄へのトロッコ専用線の鉄橋跡　平成 17.10.30（200407-5550）

トロッコ線が通っていた場所には、現在も東城川に鉄橋の跡が残っている。

備後八幡～内名間を行く新見発広島行きの普通列車　　昭和 43.12.28（200407-5550）

内名駅に停車する備後落合行き　平成 9.4.10（200407-5550）

昭和 30 年 7 月 20 日に開業した内名駅は、請願駅のため、関係設備費の全額を地元で負担して設置された。開業当時から、単式ホームに待合室だけの簡素な無人駅である。

3　内名　―請願駅から秘境駅へ―

内名駅は、昭和三十年（一九五五）の東城町合併に際して新設されました。開業時から単式ホーム一本に小さな待合室があるだけの簡素な駅ですが、この地に駅ができたのは、住民挙げての請願運動によるものでした。

内名地区は鉄道が走っているにもかかわらず、駅がないため乗車することができず、周囲の他村も同様で、備後八幡と小奴可のどちらに出るにも不便でした。そこで住民が内名駅建設期成同盟会を結成し、長年の請願運動により、悲願の内名駅が実現しました。

駅のある場所は雑木林で視界がさえぎられており、東城川を挟んだ対岸の県道四五〇号線からは駅が見えません。近年は〝秘境駅〟として有名で、駅を見る目的で訪れる人が多くなっています。

4　小奴可　―美しい山岳風景に囲まれた駅―

小奴可駅は、猫山（一一九五・五m）、白滝山（一〇五三m）、多飯ヶ辻山（一〇四〇m）といった一〇〇〇m級の山々に囲まれた、芸備線随一の雄大な景観です。

江戸時代、小奴可は広島藩内屈指の鉄の産地であり、山を削って砂鉄を採り、木炭を用いた「たたら製鉄」が盛んでした。砂鉄採取では、山から掘り崩した土砂を水路へ流し込み、土砂と砂鉄を選別する「鉄穴流し」が行われましたが、小奴可の水田地帯には、山を掘り崩して残った「鉄穴残丘」と呼ばれる小山が点在しています。かつてはこれを自然に出来た特異な地形と考え、「小奴可地形」と呼ばれたこともありました。

駅の南西に見える亀山城跡には、県の天然記念物「要害桜」があります。また、駅から北東二キロの塩原では、牛馬の供養や安全・豊穣を祈る大山供養田植（重要無形民俗文化財）が四年に一度行われます。備北は和牛産地で有名ですが、大正天皇の大葬の際、轜車（霊柩車）を引く牛に小奴可の「八幡号」が選ばれたことを記念する石碑が、駅の東方の加谷にあります。

小奴可駅　　昭和 43.1.15（200407-5550）

昭和 10 年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の事務所として使われている。

小奴可駅から内名方面へ向けて発車した蒸気機関車　昭和 43.12.28（200407-5550）

機関車が走っている線路は、現在廃止されている。

残雪の猫山（1195.5m）を背景に走る　備後落合発新見行き普通車　　昭和 43.3.24（200407-5550）

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 43.3.24（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。

鉄穴残丘の雪原を走る　貨物列車　昭和 43.1.15（200407-5550）

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 43.3.24（200407-5575）

《参考文献》

『芸備線米寿の軌跡』（2004，菁文社）

武田祐三『芸備線　中国山地の沿線物語　備後東城駅～三次駅』（2014）

『ＪＲ芸備線　輸送密度 13　東城―備後落合』（2019，菁文社）

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。

（担当：西向宏介）