

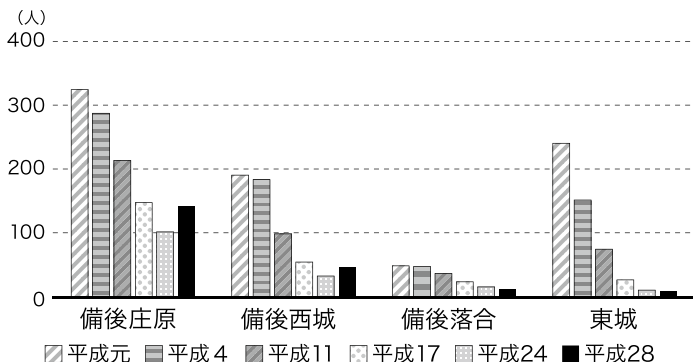


## 芸備線の1日の運行本数推移

資料:西日本旅客鉄道㈱

区 間		平成元	平成3 ~	平成4 ~	平成11 ~	平成14 ~	平成17 ~	平成24 ~
東城~備後落合	普通	16	15	14	10	10	6	6
	急行	4	4	4	4	0	0	0
備後落合~三次	普通	18	17	17	17	18	18	14

## 芸備線主要駅の1日当たり乗車人数



※東城駅の利用者数の落ち込みが特に激しい。人口減少や運行本数の減少に加え、平成3年3月から東城~三次間の直通が廃止され、備後落合駅で全て乗り換えとなった影響や、東城~広島間の高速バスが昭和61年4月から運行開始され、芸備線利用者が徐々に高速バスへシフトした可能性があります。

# 芸備線は今……

シリーズ

市民生活課 市民生活係  
0824-731154



Vol.1

開業から100年以上の歴史を刻んできた芸備線。かつては多くの乗客と物資を運び、備北地域の繁栄を支えてきました。

しかし、利用者の減少によって、芸備線を取り巻く状況は厳しくなっています。これまで当たり前だった列車が、もしかすると当たり前ではなくなってしまうかもしれません。芸備線の歴史を振り返るとともに、現在の状況と存続に向けた取り組みなどを紹介していきます。

## つながり・運ぶ

現在、広島駅から岡山県の備中神代駅(新見市)まで、総延長159.1キロメートルを結んでいるJR芸備線。大正4年2月28日に私鉄の芸備鉄道として開業し、昭和10年12月に広島~備後落合間が開通しました。この延伸とは別に、鉄道省によって備中神代駅を起点にした国鉄三神線の建設が進められ、昭和11年10月に備中神代~備後落合が開通し、それぞれ延びてきたレールが1本につながり、現在の芸備線が完成しました。

短時間で目的地へ移動で

きる鉄道は、人々の生活になってはならないものになりました。駅には多くの人が行き交い、駅周辺は飲食店や商店が並び活気に満ちていました。

## 時代とともに減便

高度経済成長を支えた鉄道でしたが、道路整備が急速に進むにつれ、鉄道に影響を与え始めました。自家用車の普及も進み、昭和50年代に入ると、それが特に顕著になりました。高速道路の整備も乗客を減らす大きな要因となりました。路線バスも整備され、利用者の低迷に拍車がかかりました。芸備線も乗客減の流れは止まらず、急行列車の廃止、減便、駅の無人化が進められ、現在に至っています。

JR西日本によると、東城~備後落合間の1日当たりの平均利用者は8人で、全国で利用者数が最も少ない区間となっています。

## 芸備線の存続に関する協議会の設置

協議会の設置

三江線の全線廃止が平成30年4月1日と目前に迫っており、芸備線においても利用状況などから勘案すると、決して対岸の火事ではありません。そこで、芸備線の活性化や存続するための方策などについて、協議する場を設けることとしました。構成員は、利用者のおよそ半を占める市内高校のPTAや沿線自治振興区の代表者、芸備線に関する活動をしている団体の方などです。

次回に続く