

第1回 三次市旧三江線鉄道資産検討委員会 次第

とき：平成30年5月28日（月）15時00分開会
ところ：三次市役所本館6階 601会議室

1 開 会

2 挨 捶

三次市長 増田 和俊

3 検討委員会について

資料1

(1) 設置目的・検討事項

(2) 委員紹介

(3) 委員長・副委員長の選任

4 協 議

資料2

(1) 鉄道資産の概要について

(2) 意見交換

(3) 次回委員会開催日について

5 その他の事項

6 閉 会

第1回 三次市旧三江線鉄道資産検討委員会 資料一覧

資料番号	資料名称	資料ページ
資料1	1 「三次市旧三江線鉄道資産検討委員会」の設置について	P.1
	2 三次市旧三江線鉄道資産検討委員会 委員名簿	P.2
	3 三次市旧三江線鉄道資産検討委員会設置要綱	P.3
資料2	1 三江線路線図/三江線の概要・沿革/三江線の歴史	P.4
	2 旧三江線に係る概要(1)	P.5
	3 旧三江線に係る概要(2)	P.6
	4 旧三江線 国交省管理河川に架かる鉄道橋梁一覧	P.7
	5 旧三江線 鉄道資産に係る道路及び河川の占用状況	P.8
	6 三江線鉄道資産の取り扱いについて	P.9
	7 香淀駅周辺航空写真	P.10
	8 香淀駅の鉄道資産譲渡の経緯	P.11
	9 伊賀和志駅(第三江川B～第四江川B)周辺平面図	P.12
	10 【宇都井駅～伊賀和志駅から口羽駅】鉄道資産活用支援金(30年間)	P.13
	11 三次駅～尾関山駅～粟屋駅周辺平面図	P.14
	12 【三次駅～尾関山駅～粟屋駅】鉄道資産活用支援金(30年間)	P.15

「三次市旧三江線鉄道資産検討委員会」の設置について

1 目的

三次市では、平成 30 年 3 月末で廃止となった「三江線」の鉄道資産の利活用については、市の将来にかかる重要事項の一つであることから、まず、是非について議会や市民との議論を深めたうえでの判断を要すこととし、西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）に対して、検討期間確保の要請を行い慎重に取組を進めています。

そのため、鉄道資産の活用是非に関し、幅広い意見の把握と方向性を協議いただくことを目的に、市内関係団体等による検討委員会を設置します。

2 名称

三次市旧三江線鉄道資産検討委員会

3 委員構成

次の分野の市民団体等の参画を得て委員会を構成する。

経済団体、住民自治組織、観光関係団体、各種団体の代表者等、20名

【別紙：委員構成団体参照】

4 スケジュール（予定）

- ・第1回委員会 - 平成 30 年 5 月 28 日（月）15 時開会 市役所会議室
経過報告、意見交換
- ・第2回委員会 - （日程調整）
現地調査（視察）、他地域における事例紹介、協議
- ・第3回委員会～ - （日程調整）
提言とりまとめにむけた協議
- ・三次市への提言（書）提出

三次市旧三江線鉄道資産検討委員会 委員名簿

No.		団体・機関名称	役職	氏名
1	経 済	三次商工会議所	会頭	細川 喜一郎
2		三次広域商工会	会長	林 昭三
3		三次商工会議所女性会	会長	雨田 佳子
4		三次商工会議所青年部	会長	島原 祐哉
5		三次広域商工会青年部	部長	矢城 達明
6		一般社団法人 三次青年会議所	理事長	中西 弘昌
7		三次農業協同組合	代表理事組合長	新田 靖
8	観光交流	一般社団法人 三次市観光協会	会長	政森 進
9		作木町観光協会	会長	齊木 亨
10		一般社団法人 みよし観光まちづくり機構	事務局長	藤井 啓介
11	市民団体	三次市女性連合会	会長	佐々木 桂子
12		三次市老人クラブ連合会	会長	鷲尾 實
13		三次市PTA連合会	母親代表	山田 寿美
14	自治組織	三次市住民自治組織連合会	会長	岸田 立
15		三次地区自治会連合会	会長	中島 達男
16		十日市自治連合会	会長	高木 正道
17		粟屋町づくり協議会	会長	中川 哲和
18		作木町自治連合会	会長	田村 真司
19	社会貢献	国際ソロプロチミスト三次	会長	佐々木 玲子
20	環 境	江の川漁業協同組合	代表理事組合長	辻駒 健二

三次市旧三江線鉄道資産検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 平成30年3月31日で廃止となった「旧三江線」の鉄道資産の利活用の是非に関し、広く市民及び関係者の意見を反映させるため、三次市旧三江線鉄道資産検討委員会（以下「検討委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 検討委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 旧三江線の鉄道資産の利活用の是非に関する議論や検討、提言を行うこと。
- (2) その他、旧三江線の鉄道資産の利活用に関すること。

(委員)

第3条 検討委員会は、市長が委嘱する20人以内の委員をもって構成する。

- 2 委員の任期は1年とし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(委員長及び副委員長)

第4条 検討委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によってこれを定める。

- 2 委員長は、会務を総理し、検討委員会を代表する。
- 3 副委員長は、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 検討委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

- 2 検討委員会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。
- 3 検討委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは委員長の決するところによる。
- 4 検討委員会は、必要に応じて委員以外の者の出席を求めることができる。

(庶務)

第6条 検討委員会の庶務は、政策部特命担当において処理する。

(その他)

第7条 この告示に定めるもののほか、検討委員会に関する必要な事項は、別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成30年5月28日から施行する。

(最初の会議の特例)

2 この告示の施行の日以後、最初に開催される検討委員会の会議は、第5条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

三江線の歴史

大正15年(1926)	9月	石見江津(現在の江津)-浜原間を8工区に分けて三江線建設に着手
昭和5年(1930)	4月20日	石見江津-川戸間(13.9km)開通 川平駅・川戸駅開業
昭和6年(1931)	5月20日	川戸-石見川越間(8.4km)開通。石見川越駅開業
昭和9年(1934)	11月8日	石見川越-石見川本間(10.3km)開通 因原駅・石見川本駅開業
昭和10年(1935)	12月2日	石見川本-石見篠瀬間(10.1km)開通 乙原駅・石見篠瀬駅開業
昭和11年(1936)	8月	三次-式敷間着工
昭和12年(1937)	10月20日	石見篠瀬-浜原間(7.4km)開通 柏淵駅・浜原駅開業
昭和14年(1939)	3月	三次-式敷間工事中止
昭和21年(1946)	6月	三江線全通促進期成同盟会が発足(沿線9自治体)
昭和24年(1949)	11月15日	田津駅・鹿賀駅開業
昭和28年(1953)	5月	三次-式敷間工事再着手
昭和30年(1955)	3月31日	三次-式敷間(14.7km)開通 尾関山駅・栗屋駅・船佐駅・式敷駅開業 三江南線の開業に伴い、石見江津-浜原間を三江北線に改称
昭和31年(1956)	7月10日	所木駅・信木駅開業
昭和33年(1958)	9月15日	式敷-口羽間工事着手
昭和34年(1959)	7月14日	江津本町駅・千金駅・竹駒駅開業
昭和37年(1962)	1月1日	政府は江の川電源開発計画を取り止め、三江線全通促進を決定する
昭和38年(1963)	6月30日	木路原駅開業 式敷-口羽間(13.7km)開通 香淀駅・作木口駅・江平駅・口羽駅開業
昭和41年(1966)	1月	口羽-浜原間着工
昭和42年(1967)	3月20日	明塚駅開業
昭和44年(1969)	4月25日	長谷坂乗降場開業
昭和45年(1970)	6月1日	石見江津駅が江津駅に改称
昭和47年(1972)	7月12日	47年7月豪雨災害により不通
昭和49年(1974)	11月30日	蒸気機関車(C56形)の運行が廃止され、ディーゼル機関車(DD16形)へ置き換え(三江北線)
昭和50年(1975)	12月29日	47豪雨で不通になっていた浜原-明塚間が復旧
	8月31日	口羽-浜原間(29.6 km)が開通し全線開通 伊賀和志駅・宇都井駅・石見都賀駅・石見松原駅・潮駅・沢谷駅開業
		三次-江津間を三江線に改称
昭和53年(1978)	3月30日	全線直通運転開始
昭和57年(1982)	11月7日	江津-浜原間の貨物営業廃止
昭和62年(1987)	3月31日	長谷坂乗降場が駅に変更され、長谷駅開業
昭和63年(1988)～平成6年(1994)		広島-浜田間に臨時急行「江の川」号が運行される(三次-浜田間は快速扱い)
平成元年(1989)	12月16日	一部列車でワンマン運転開始
平成4年(1992)～平成9年(1997)		臨時列車「SL江の川」号が運行される(C56形牽引)
平成7年(1995)	6月1日	キハ120形気動車の運転開始
平成11年(1999)		行き違い施設撤去(川平駅・川戸駅・因原駅・石見篠瀬駅)
平成18年(2006)	7月19日	豪雨による土砂崩れで全線が運休
		12月15日、三次-浜原間で運転再開
平成19年(2007)	6月16日	全線で運転再開
平成24年(2012)10月1日～12月31日		バスによる増便社会実験実施
平成25年(2013)	8月24日	豪雨により全線が不通となる
		9月1日、三次-浜原間で運転再開
平成26年(2014)	7月19日	全線で運転再開
		ラッピング車両「三江線神楽号」の運行開始
平成27年(2015)	9月27日	全線開通40周年
平成28年(2016)	8月31日	ラインカラーと路線記号が導入される



ディーゼルカーが運行されるまで、蒸気機関車による貨客混合の列車が運行されていた(写真は昭和30年頃)



三江線全線開業。歓迎の中を発車する祝賀列車



全線開業で「記念入場券」が石見川本駅で発売された



SL江の川号運行(伊賀和志駅)



三江線全35駅に神楽に因んだ愛称駅名を命名し、演目解説付きの駅名板も設置された(写真はラッピング車両「三江線神楽号」)

三江線の概要・沿革

三江線は、広島県の三次市と島根県の江津市を結ぶ全長108.1kmのローカル鉄道です。ほぼ全線にわたって江の川と離れることなく走り、車窓から眺める風景は、たおやかに流れる清流に春の新緑、秋の紅葉が映え、雄大な自然を満喫することができます。

平成27年(2015)には全線開通40周年を迎え、「江の川鉄道」という愛称がつけられました。

三江線は島根県側から工事が始まり、昭和5年(1930)4月、江津～川戸間が開通、順次延伸され昭和12年(1937)10月に浜原までの50.1kmが開通しました。

広島県側は、昭和11年(1936)に起工式が行われ、昭和14年(1939)には三次～船佐間の工事は完了しましたが、その後は戦争により工事が中止されました。戦後、昭和28年(1953)から工事が再開され、昭和30年(1955)に三次～式敷間が開通、この区間を三江南線とし、江津～浜原間を三江北線と称することになり、昭和38年(1963)に口羽までの28.4kmが開通しました。

三江南・北両線を結ぶ浜原～口羽間の30kmあまりは残されたままでしたが、日本鉄道建設公団の発足とともに工事線に指定され、昭和50年(1975)8月31日に浜原～口羽間が開通、工事を着工してから50年あまりを経て三江線全線が開通しました。

三江線と芸備線、芸備線と福塩線が接続する三次市は、山陰と山陽を結ぶ交通の要衝として発展し、鉄道に加え、2本の高速道路が開通したことにより、さらに広域拠点性が高まりました。山陰と山陽を結ぶ三江線は、今もなお大切な移動手段であるとともに、ふるさとの風景に息づく大切な宝ともいえます。



江の川に沿って三江線、県道112号が走っています

浜原-江津（旧三江北線区間）

長年、三江北線の終着駅だった浜原駅を出ると次は柏淵駅だ。柏淵は美郷町の中心地で、古くから舟運によって栄えた町である。柏淵まで北に向かっていた流れは、大きく南に向きを変える。北上していた三江線も、柏淵駅を出ると間もなく鉄橋を渡り、右岸から左岸へと車窓を変えながら南西方向へと進んでいく。

明塚、石見築瀬、乙原、竹と駅を過ぎ、美郷町から川本町に入る。木路原駅の次が石見川本駅で、江の川沿いに開けた邑智郡の中心的な町である。因原駅を過ぎると川幅は広かり、ゆったりと流れる。列車はやがて江津市に入り、鹿賀、石見川越、田津、そして旧櫻江町の中心駅である川戸駅に停車する。かつて、この辺りの川沿いには大規模な竹林と桑畑が続いていた。柏淵駅から鉄橋を渡って以来、終点の江津までずっと江の川の左岸を走る。川平、千金、江津本町と駅を過ぎ、右手から河口近くに大きな鉄橋が掛かる山陰本線が合流してくると江津駅に到着する。



島根県邑南町にある「作木口駅」

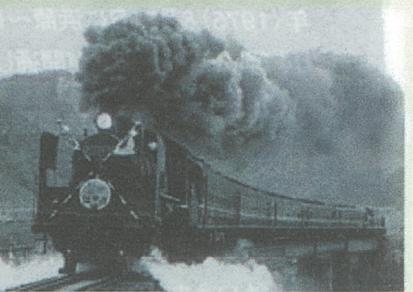


三次さくら祭の臨時列車（客車はSLみよし号）



わんばく列車

夏のわんばく臨時列車が広島市から口羽駅まで運転され、子どもたちは鮎のつかみどりや川遊びを楽しんだ。58系急行形5両編成で、秋にはもみじ列車も運転された。



SL江の川

平成4年（1992）11月20日～23日、江津～石見川本間（最終日のみ口羽まで）運転。C56形160号蒸気機関車牽引で、最後尾にディーゼル機関車（DE10形）が連結されたものがあった。平成9年（1997）まで何度か運転。



ワンマン化

平成元年（1989）12月16日、三江線の一部列車でワンマン化となった。JR西日本管内の列車のワンマン化は、昭和63年3月、山口県の山陰本線（仙崎線）と美祢線の一部で始まり、三江線は5本目、当時広島県内では初めてだったが、その後、多くの路線でワンマン化が導入された。



三次駅0番ホーム消える

三次駅1番ホームの西側にあり、三江線の乗客に親しまれてきた0番ホームが平成22年（2010）3月12日を最後に廃止、閉鎖された。0番ホームから改札口までは100m以上あり、ローカル線の旅情を感じさせる切り欠き式のホームだった。翌日から三江線の列車は3番ホームから発着している。

広島県



三次花火鑑賞列車
三次市民納涼花火まつりで、花火打ち上げ場所に近い馬洗川橋梁上で長時間停車して花火を鑑賞する「花火鑑賞列車」が運転されていた。



ラッピング列車

1990年代、鮎とイシシをあしらったラッピング列車が登場。平成26年（2014）9月27日には神楽をテーマにしたラッピング列車が三江線にお目見えした。前年の豪雨災害で一部不通になり利用者が減少したため、三江線活性化協議会がにぎわいを取り戻そうと企画し、「三江線神楽号」と命名された。



口羽-浜原（新線区間）

口羽駅を出ると鉄橋を渡って再び広島県に入り、広島県側最後の伊賀和志駅がある。また川を渡ると宇都井駅で、山に挟まれた地上20mの高架上にホームがある特異な構造の駅だ。この辺りは川の両岸に峻険な山が迫り、隆起する中国山地を浸食しながら流れ先行性河川独特の地形で、民家のない風景が続く。

次の石見都賀駅は少し開けたところにある旧大和村の中心駅で、小さな町並みがある。石見松原駅、温泉のある潮駅と続くが、登矢丸トンネルに入ると浜原ダムを迂回して川から大きく離れたところを走り、沢谷駅を経て再び川沿いに出ると浜原駅に到着する。

口羽～浜原間は日本鉄道建設公団が高規格で直線的に建設した区間で、新線区間の半分以上をトンネルや落石覆い、高架橋などが占めている。

エピソード 広島県北唯一の空襲

太平洋戦争末期、終戦まであと3ヵ月あまりという昭和20年（1945）5月5日の早朝、B29が一機飛んできて、鳴瀬堰堤から所木駅まで3kmの間に6発の爆弾を落とした。ダムや発電所を狙ったのだが、一発が船佐駅すぐ近くの民家の庭に落ちて7人が犠牲となった。

三次～口羽 (旧三江南線区間)

三次駅を発車した列車は、大きく右にカーブして馬洗川を渡り、高架で三次町の町並みの中を走る。尾閑山駅を過ぎ、トンネルで尾閑山を抜けるとすぐ江の川を渡り、栗屋町に入る。栗屋駅辺りからは両側に山が迫り、長谷駅先の鳴瀬堰堤付近ではそぞ立つ断崖沿いに鉄道と狭い県道が併走している。

やがて三次市から安芸高田市高宮町に入り、川の左岸にびったり寄り添いながら船佐、所木、信木と小さな駅を過ぎる。対岸は三次市作木町で、国道375号が走っている。列車は少し開けた平地に出て、昭和38年までの終着駅だった式敷駅を過ぎると右岸に渡って香淀駅、また左岸に渡ってしばらく走ると島根県に入る。島根県邑南町にありながら対岸の作木の地名がついた作木口駅、江平駅と過ぎ、トンネルを抜けると三江南線の終着駅だった口羽駅に到着する。口羽は旧羽須美村の中心駅で、小さな町がある。



三江線の延伸状況（駅間開通年）

江津→昭和5年4月20日→川戸→昭和6年5月20日→石見川越→昭和9年11月8日→石見川本→昭和10年12月2日→石見築瀬→昭和12年10月20日→浜原→昭和50年8月31日→口羽→昭和38年6月30日→式敷→昭和30年3月31日→所木→昭和31年7月10日→信木→昭和31年7月10日→長谷→昭和44年4月25日→栗屋→昭和30年3月31日→三次→大正11年6月7日→(三次市十日市南)

旧三江線に係る概要(1)

《用地関係》

広島県					(単位: m ²)
市町名	延長(km)	停車場用地	線路用地	鉄道林用地	
安芸高田市	9.8	24,919	92,868	0	
三次市	15.1	30,083	144,273	70,390	

《トンネル関係》

No	トンネル名称	起点駅	終点駅	延長(m)	竣工年月日
1	柳原	宇都井	伊賀和志	1,239.0	1973年9月1日
2	第一馬ヶ峠	宇都井	伊賀和志	56.0	1973年9月1日
3	第二馬ヶ峠	宇都井	伊賀和志	50.0	1973年9月1日
4	第三馬ヶ峠	宇都井	伊賀和志	261.0	1972年8月1日
5	第四馬ヶ峠	宇都井	伊賀和志	29.0	1972年8月1日
6	第五馬ヶ峠	宇都井	伊賀和志	30.0	1972年8月1日
7	伊賀和志	伊賀和志	口羽	205.0	1971年9月1日
8	門田	香淀	式敷	109.0	1958年6月1日
9	第2粟屋	長谷	粟屋	25.0	1938年4月1日
10	第1粟屋	粟屋	尾関山	119.0	1938年7月1日
11	尾関山	粟屋	尾関山	256.0	1937年12月1日

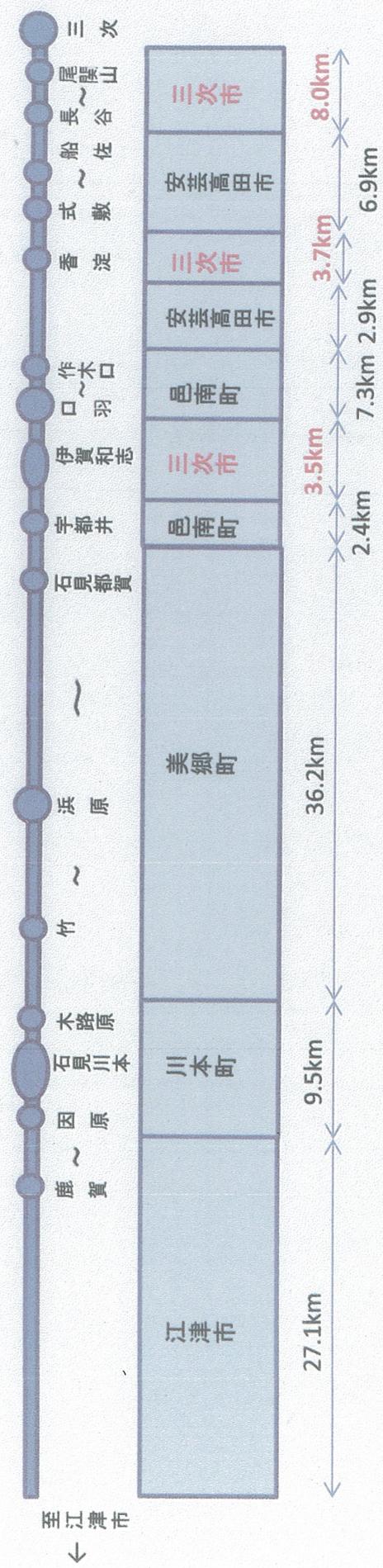
《建物関係》

建物	所在地	取得年月	延床面積(m ²)	経年(年)
待合所	伊賀和志駅	1975年8月	8.60	40
便所	伊賀和志駅	1975年8月	6.20	40
詰所	伊賀和志駅	1975年8月	7.50	40
旅客上家	香淀駅	1963年12月	13.60	52
旅客上家	粟屋駅	1967年12月	10.10	48
便所	粟屋駅	1972年12月	3.30	43
本屋(S)	尾関山駅	1954年12月	38.00	61
本屋(W)	尾関山駅	1959年12月	4.00	56

旧三江線に係る概要(2)

《鉄路延長》

- 全線総延長 $L=108.1\text{km}$
- 三次市内分総延長 $L=15.1\text{km}$



旧三江線 国交省管理河川に架かる鉄道橋梁一覧

	橋梁名	区間 (起点方)	区間 (終点方)	延長 (m)	橋台 (基)	橋脚 (基)	桁 (連)	設置年	河川名
1	馬洗川橋梁	尾関山	三次	230.00	1	5	6	昭和13年	馬洗川
2	第1可愛川橋	粟屋	尾関山	223.28	2	9	10	昭和12年	江の川
3	第2可愛川橋	香淀	式敷	261.02	2	10	11	昭和33年	江の川
4	第3可愛川橋	作木口	香淀	279.36	2	10	11	昭和33年	江の川
5	第4江川橋梁	伊賀和志	口羽	230.42	2	2	3	昭和49年	江の川
6	第3江川橋梁	宇津井	伊賀和志	243.81	2	3	4	昭和49年	江の川

旧三江線 鉄道資産に係る道路及び河川の占用状況

《三次市管理関係》

名称別	箇所数	占用の目的・用途
市道	92	主に、トンネルまたは橋梁設置のため。
里道	23	主に、鉄道敷きとして。
水路	27	主に、鉄道敷きとして。
計	142	

《広島県管理関係》

名称別	箇所数	路河名等
道路	4	・一般県道三次江津線（稻荷町橋梁ほか3橋） ・国道183号（十日市橋梁）
河川	1	・一級河川 北溝川（水路橋）
計	5	

※砂防河川設備占用については、確認中。

三江線鉄道資産の取り扱いについて

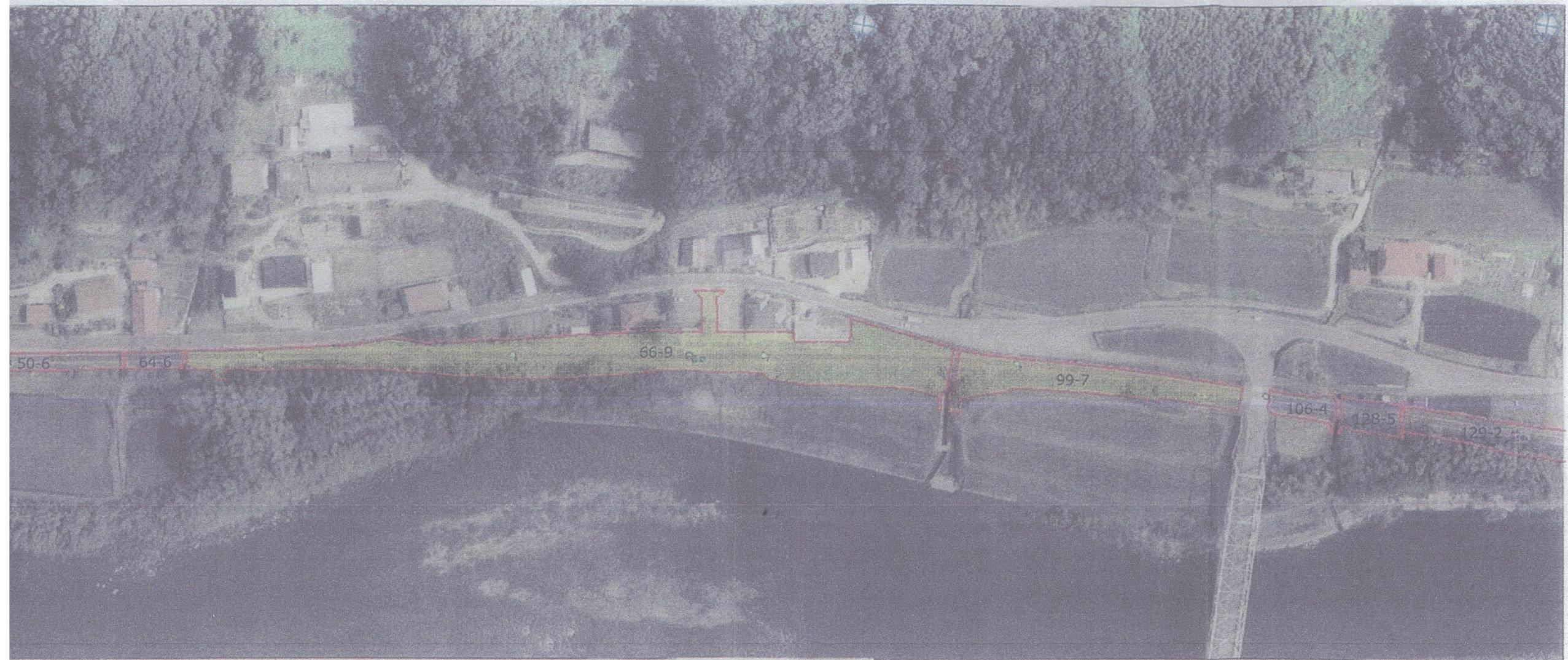
	橋りょう	廃線敷き
当初提示	<ul style="list-style-type: none"> 原則、JRが全ての橋りょうを撤去するが、沿線自治体が希望する場合は、無償で譲渡する。 	<ul style="list-style-type: none"> 廃線敷き（土地・建物等）の譲渡は、活用若しくは管理の効率性等を勘案し、市町区域内の資産を一括して無償で譲渡することを基本とする。 JRが資産を一体として維持管理する場合と同程度の効率性を確認できる場合に限り、一部譲渡を行う。その場合は有償とする。
追加提示	<ul style="list-style-type: none"> 譲渡の場合、橋りょうの活用にあたり必要な経費（初期整備及び維持管理費用）に関するJR負担について協議を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 当初案の一部譲渡の場合は、無償譲渡に加えて廃線敷き活用に必要な経費（斜面管理費や伐採費用等）に関するJR負担について協議を行う。 JRが資産を一体として維持管理する場合と同程度の効率性があり、河川及び道路等で区切られる一定の範囲と認めることができた場合に限り、部分無償譲渡の要望を踏まえた協議を行う。また、この場合、廃線敷き活用に必要な経費（斜面管理費や伐採費用等）に関するJR負担について協議を行う。
[留意事項]	<ul style="list-style-type: none"> 将来の撤去に要する支援をすることはできない。 橋りょうは、河川及び道路占用物であり継続使用する場合、許可権者の承認を要するための時間的な制約がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 部分譲渡の場合、分筆等の費用は譲り受けする者の負担とする。

⑧香淀駅

(三次市)

89k470m(水路)~89k913m(香淀RC)

資料 2-7



香淀駅の鉄道資産譲渡の経緯

【経過】

- 代替バスのバス停として香淀駅舎を利用が見込まれることから、JRに対して代替交通のための鉄道資産の譲渡を申し入れる (H29.9)
- ※JR西日本からは、香淀駅周辺5筆の一括譲渡の提案があったが、バスの転回場等として必要な2筆の譲渡を希望したもの。
- JR西日本より、香淀駅の敷地（2筆）の無償譲渡と支援額の回答がある (H29.11)
- 土地等無償譲渡契約書及び確認書の締結 (H30.3.30)
- 香淀駅の用地の所有権移転登記の完了 (H30.4.27)
- 支援金（三江線鉄道資産譲渡協力金）の入金 (H30.5.25)

【協力金】

(単位：千円)

駅名	香淀
建物撤去費	272
除草費	4,725
税金相当額	130
計	5,127

※除草費及び税金相当額は期間30年

30年分の費用を現在価値に換算

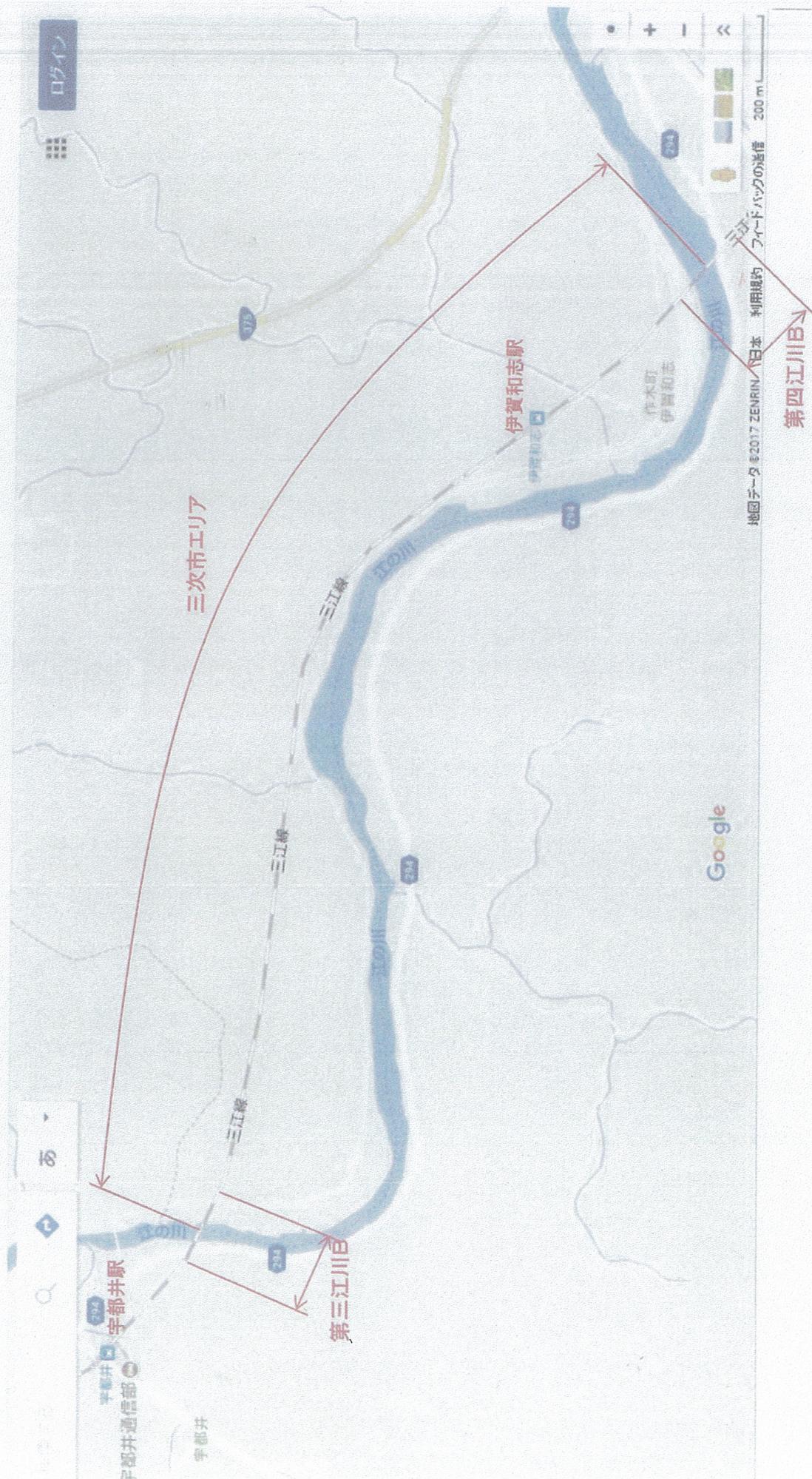
【管 理】

平成30年度予算額

- 香淀駅周辺除草業務（業務委託料） 288千円
- 香淀駅汲み取り手数料（手数料） 10千円

伊賀和志駅(第三江川B~第四江川B)周辺平面図

(H29.11.21 J.R西日本提供)



(H29.11.21 JR西日本提供)

【宇都井駅～伊賀和志駅～口羽駅】 鉄道資産活用支援金（30年間）

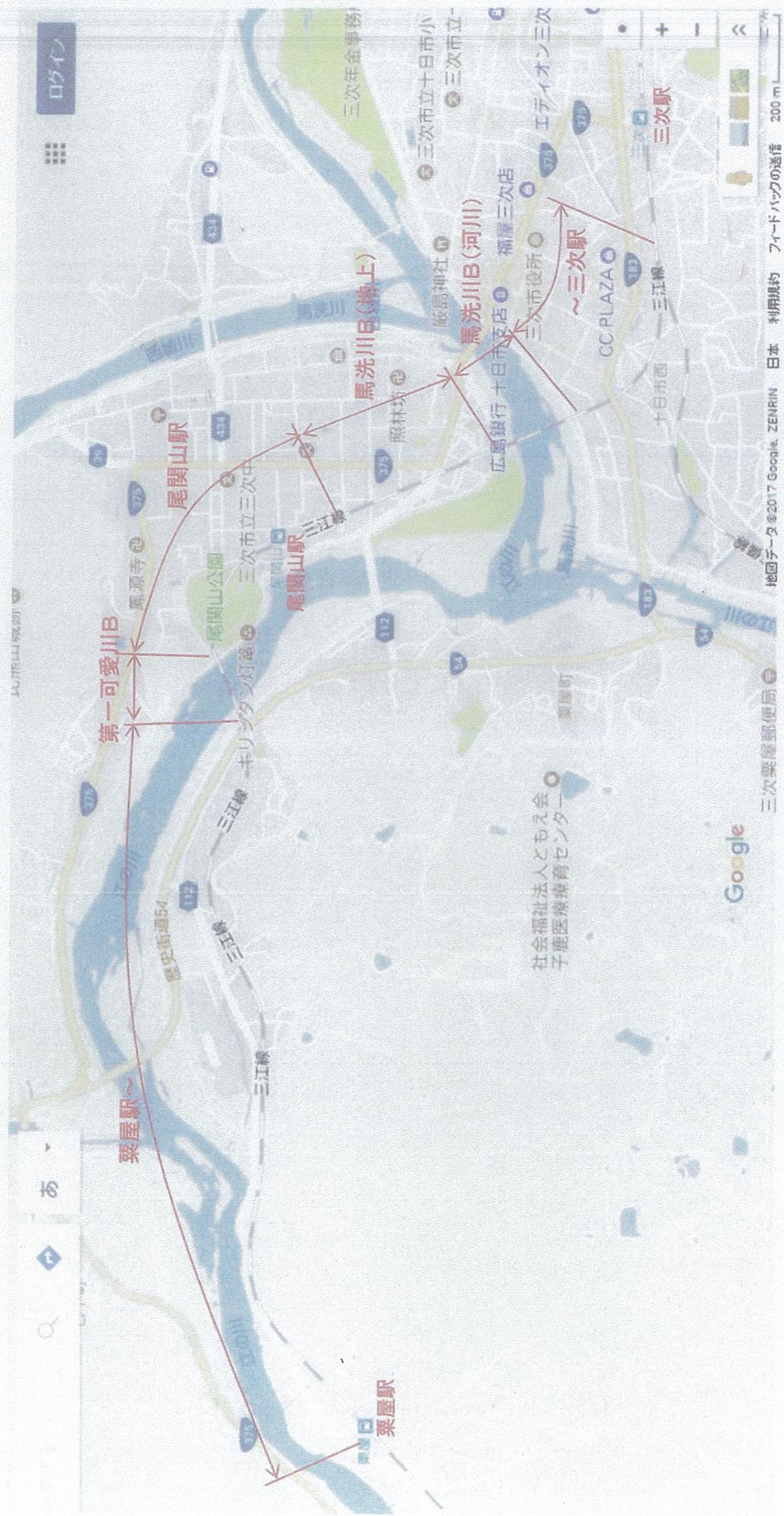
(単位：百万円)

区分	第三江川B (中間) ~ 76km42m	第三江川B (除く) 75km64m ~ 第四江川B (除く) 78km28m	第四江川B (中間) 78km43m ~ 江川B (中間) 78km43m	活用希合 算所 箇
延長	L=243m/2	3.26km	L=230m/2	3.50km
面積	-	91,380m ²	-	91,380m ²
支援金	147	76	290	513

※支援金の内訳は、建物撤去費、落石対策費、除草費、税負担分、橋梁整備費等

三次駅～尾関山駅～粟屋駅周辺平面図

(H29. 11. 21 JR西日本提供)



(H29.11.21 J R 西日本提供)

【三次駅～尾関山駅～稟屋駅】 鉄道資産活用支援金(30年間)

(単位:百万円)

区分	支社境界 107km63m ～ (+日市第一BV +日市BV)		馬洗川B (河川)		馬洗川B (地上)		尾関山駅 (三次BV)		第一可憐川B ～ 稟屋駅 102km998m		活用箇所合計	
	延長	面積			L=230m	L=526m	0.64km	L=223m	2.42km	4.60km		
支援金	0.56km	10,959m ²	-	-	-	4,070m ²	9,257m ²	-	37,410m ²	61,696m ²		
	65	417				175	15	157	27	856		

※支援金の内訳は、建物撤去費、落石対策費、除草費、税負担分、橋梁整備費等