



今福線は、明治29年（1896）島根県から「芸石鉄道」、広島県から「^{こうひん}広浜鉄道」の計画が出願されたことに始まります。山陽・山陰本線が優先されたため、その開通まで待たねばなりませんでした。昭和8年（1933）広島県側は可部～加計間、島根県側は浜田～今福間が認可され、ようやく工事開始となりました。しかし、日中戦争以降は鋼材の調達が困難となり、鉄桁の計画からコンクリートアーチ橋に変更しましたが、トンネル、橋梁、路盤施設を完成目前にして、昭和15年工事は中止となりました。

ようやく終戦を迎え、広浜鉄道は再び日の目を見ます。昭和21年、広島県側では可部から加計まで工事は進み、昭和44年には三段峡までつながりました。これを待ち受けるかのように島根県側も同年に認可されました。ただし、ほぼ完成していた今福旧線とは別ルート——浜田駅を起点とする今福新線——は戦前の路線計画より直線的な計画となりました。このため、戦前に完成していたトンネル、橋梁などの多くが利用されない事になりましたが、計画に沿って新しい今福線工事は蕭条と進められていました。

ところが、長年積み重なった国鉄の赤字増大と政府の財政逼迫のあおりを受け、昭和55年にまたしても今福線の工事は中止となります。その後、工事を引き継ぐ事業者も現れず、「幻の広浜鉄道」と呼ばれる運命をたどります。こうして、地元の期待を背負って計画された今福線でしたが、戦前・戦後を通じて一度も列車が走ることなく幕を閉じたのでした。

現在、下府駅から今福線跡地間には、一部は道路に転用されてはいるものの、旧線及び新線のトンネル、橋梁、橋脚等の遺構が数多く立ち並んでいます。土木学会ではこれらの今福線コンクリート構造物群が山間の景観に溶け込み悲運の歴史を伝えているとの理由で、平成20年に選奨土木遺産に認定しました。



土木学会選奨土木遺産「今福線コンクリートアーチ橋群」
戦時中の鋼材不足で鉄桁からコンクリートアーチ橋に変更された。地元自治会では選奨土木遺産の看板を作り、地域資源のアピールをしている。

■位置図



現在、県道として利用されている今福5連アーチ橋



立ち続ける橋脚群（下府川橋梁）
円形の橋脚は流水の影響を小さくするためである。



コンクリートアーチ橋を渡った先の今福隧道