



# 幻の鉄道遺産から 地域のシンボルへ

今福線は、広島と浜田を結ぶ広浜鉄道の島根県側のルートとして昭和8年、旧国鉄山陰線の下府駅から石見今福駅までが着工されました。しかし、工事がほぼ完成した昭和15年、戦争のため中止されてしまいました。

戦後、今福線旧線とは別に浜田駅を起点とする今福線新線として工事が再開されましたが、昭和55年、国鉄の慢性的赤字経営の影響により、再び工事が中止されました。以後、工事を引き継ぐ事業者も現れず未成線として終わり、「幻の広浜鉄道」と呼ばれるようになりました。

陰陽連絡鉄道の開通にける先人の努力と希望は、二度にわたる工事凍結により挫折と落胆に変わり、今福線はいつしか負の遺産として記憶されるようになりました。

その後、数十年の時を経て転機が訪れます。平成10年に発行された「鉄道廃線跡を歩くⅤ」で今福線が紹介され、その存在に再び光が当たります。平成20年には公益社団法人土木学会から「今福線コンクリートアーチ橋群」として選奨土木遺産に認定され、その歴史的土木的価値が認められました。

今福線は、下府駅から石見今福駅の間と旭町丸原地内に路盤、橋梁、橋脚、トンネル等の遺構が現在も当時の姿をとどめています。この鉄道遺産を価値ある資源として観光交流や地域活性化に活かすべく、沿線地域では様々な活動が行われています。一度は忘れかけられた負の遺産が今に復活し、地域のシンボルとして再び地域をつなぎ、新たな歴史を刻もうとしています。

第一下府川橋梁と4連アーチ橋 新線旧線の橋梁が同時に見られる全国でも珍しいスポット。新線の第一下府川橋梁（写真左側）は、奥の下長屋トンネルへとつながっています。  
※特別な許可により見学が可能

## 今福線の沿革史

- 出典：鉄道未成線を歩く〈国鉄編〉 / 森口 誠之 著
- 【旧線】** 1892〈明治25年〉 鉄道敷設法公布
  - 1896〈明治29年〉 島根側から「芸石鉄道」、広島側から「広浜鉄道」関連団体が広島～浜田間の鉄道敷設免許を申請
  - 1921〈大正10年〉 広浜鉄道期成同盟会結成
  - 1922〈大正11年〉 改正鉄道敷設法公布  
広島～浜田間の鉄道が予定線に組み入れられる
  - 1926〈昭和1年〉 広島電気が可部軌道を買収
  - 1931〈昭和6年〉 広島電気が横川～可部間を広浜鉄道に譲渡
  - 1933〈昭和8年〉 浜田～石見今福間着工認可、下府～石見今福間で着工可部線の可部～加計間着工認可  
鉄道省が広浜鉄道を買収し国有化  
可部線横川～安芸飯室間が開通
  - 1936〈昭和11年〉 日中戦争始まる
  - 1937〈昭和12年〉 今福線、可部線工事中止
  - 1940〈昭和15年〉
  - 【新線】** 1948〈昭和23年〉 広浜鉄道促成浜田同盟会結成
  - 1954〈昭和29年〉 可部線が加計まで延長
  - 1964〈昭和39年〉 日本鉄道建設公団設立
  - 1968〈昭和43年〉 今福線着工認可（下府～石見今福間）
  - 1969〈昭和44年〉 新計画今福線着工認可（浜田～石見今福間に路線変更）  
可部線加計～三段峠が開通
  - 1970〈昭和45年〉 浜田～石見今福間着工
  - 1972〈昭和47年〉 今福線全線着工認可（石見今福～三段峠間）
  - 1976〈昭和51年〉 旭町で今福線工事開始
  - 1980〈昭和55年〉 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法制定  
今福線工事中止

