

和田岬線

殆どの皆さんが、通勤にあるいは出張にと現役時代には一度はお世話になったことのあるなじみ深い「和田岬線」は、現在の路線長は、2.7kmと短くない、その昔は、市電の笠松跨線橋をくぐって三菱重工構内まで伸びていましたが、都市計画、地下鉄整備などが進み、現在の寂れた姿になりました。

それでも、2001年7月1日には電化され、103系6両編成電車で運用されるようになり、この短い区間でも最高速度85km路線に設計されました。

(高速運転路線の設計がされたのは、JRの訓練線としてのため)

かつて、鉄道輸送が主流の時代、客車時代から気動車時代まで多客輸送に対応するため、一部いすが取っ払われている車両が使われていましたが、いまでは一人前になり全てロングシートの椅子が取り付けられています。

和田岬線は ①JRの訓練線の役割(鷹取~兵庫~和田岬間の昼間時)

②日本最古1900年の可動橋(兵庫運河、今は可動していない)

③JR西、最後のディーゼル機関車による客車輸送

④川崎重工製の車両が、全国へ出荷されるときに通過する路線

⑤和田岬地区従業員のための椅子のない車両 ⑥6大都心部の盲陽線

などの役割も多く、話題性もあり鉄道ファンには人気の高い路線です。

また、かつては、神戸中央市場(兵庫港)への支線もあり、また鷹取工場から梅が香町を經由して川崎重工あたりで合流する線路工事もされていましたが、なぜか途中で断念され、今は、痕跡をのこすだけとなっています。

昨今では、ホームスタジアム神戸で競技が開催されるときには、休日に臨時列車の運行をし、地域の活性化の起爆剤にしたいと地元笠松商店街(あるのかな?)がJRに働きかけているとのうわさもあります。

兵庫運河の可動橋



工事の痕跡



椅子のない旧車内



最近の和田岬駅

