

和田旋回橋

わだせんかいきょう

和田旋回橋は、明治期につくられた現存最古の可動橋である。しかし今は動かない。和田旋回橋のかかる兵庫運河には、運河の開削とともに5つもの可動橋が架設された。戦前・戦後を通じ、これだけ沢山の可動橋が集中的に架設された地域は他にない。

兵庫運河の開削は、民間会社のおこなった地元振興策である。慶応3年（1866）の開港以来、急ピッチで発展する神戸地区に対し、古くからの港町兵庫はとり残されようとしていた。兵庫港には小型船舶の避難所がなく、西からくる和田岬の迂回には不便をきわめた。さらに小型船は、潮流と風に悩まされ、遭難するものが多かった。計画が具体化するには年月を要したが、明治33年（1900）、運河が完成すると、船は安全でしかも短時間で兵庫港に到着できるようになった。

運河の本川には可動橋5つ、浮橋が1つ、支川には3つの固定橋が架設された。ここで一気に、5つの可動橋が架設されたのである。タイプはいずれも、棒磁石のように回転する旋回橋である。和田旋回橋は、この中のひとつであり、わが国最初の鉄道可動橋である。

このようにギネス的に価値の高い和田旋回橋であり、また兵庫運河の可動橋群であるのに、詳細はわからぬ点が多い。

和田旋回橋の竣工年を、兵庫－和田岬間が営業開始した明治23年7月とした文献もあるが、当時はまだ陸地だったので、橋にする必要がなかった。『日本国有鉄道百年史』や取りよせた図面にも、設計・製作年は書かれていない。何の手がかりもないのだろうか。

ここに1枚の古写真（次ページ）がある。写真のタイトルは「山陰線下市橋梁上の試運転車」とあり、試運転の記念写真か、橋の竣工記念写真か、判断に迷う。しかし人の集まっている有様など図柄からは、橋の竣工写真とみなせる。橋の形はまさに和田旋回橋である。鉄道ファンであれば、むしろ橋上の機関車に注目するにちがいない。この機関車は、わが国には1台しかなかったというめずらしいものだ。山陽鉄道会社がアメリカのポールドウィン会社に注文したもので、1896年（明治29）の製造である。

ここで疑問なのは、下市に可動橋が架設されたという記録がないこと、また日本に1台しかなかったというこの特殊な機関車が山陰線を走ったという記録もないことである。

以上から総合して、和田旋回橋が明治23年に竣工したとする説は誤りで、明治33年の運河完成にさいして竣工したとみるのが正しいと思われる。

駆動装置は原形をとどめていないので、正確なことはいえないが、現状から判断すると手動方式であったと推定される。〔IT〕

竣工年月：明治33年（1900）（推定）

鉄道名・線名・駅間：JR西日本 山陽本線 兵庫－和田岬間（通称和田岬線）

所在地：神戸市兵庫区

河川名：兵庫運河

橋長・単複の別：15.5m、単線

径間数・支間長：2×7.7m

形式：旋回式可動橋（上路プレートガーダー）

