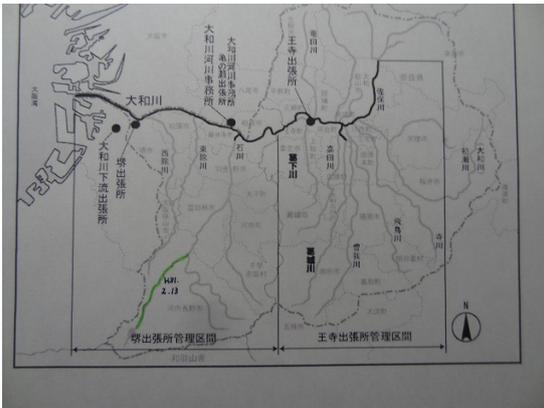


日本あちこち河川遡行記（第231回）

大阪2-1. 石川（その3）平成31年2月13日（水）快晴

石川最後の区間の遡行に出かける。



01. 今回の遡行区間位置図

今日も2週間前に買った早特こだま指定席切符が往復取れたので新幹線利用である。新大阪から難波に御堂筋線に乗る。梅田駅のホームの幅は多分日本で一番広いだらう。複々線を考えた梅田駅は2面4線のトンネルが掘られ、西側の1面2線が昭和8年に営業を始めた。10両編成と複々線とを昭和の初めに計画し実施したのは凄い。一足先に開業した東京銀座線の窮屈な駅と短い編成とは月と鼈である。その東側のトンネルを利用し、ホームを2面分繋ぎ、南行き線を移動させたのである。朝夕のラッシュは勿論、昼間も3~4分間隔で10両編成の電車が運転されているのは山手線と御堂筋線ぐらいである。

難波駅から南海の難波駅に上がると、高島屋の入るビルと駅ホームとの間の空間が素晴らしい。頭上高く明るい屋根が広がる。東京の私鉄には無い駅で9番線まで乗り場が有るのも凄いでっせ。JR西の大阪駅の大天井はこの駅を真似たのだろう。1~4番線が「高野線及び泉北高速線」、5~9番線は「和歌山本線及び関空線」の電車が発着している。大阪の北に住んでいたもので南海とは縁が薄く、特に今日乗る高野線は高野山に行った時に乗っただけの路線である何回も乗ってまへん。4番線に初めて見る特急が居る。高野山の入り口「極楽橋」行き特急「こうや」である。橋本からの急こう配、急曲線用の短い車体である。こうや号が10時に発車し、当方が乗った急行は2分後に発車し後を追う。



02.難波駅のこの空間は凄いぞ



03.極楽橋行き特急「こうや」がいる

本線と高野線の高架複々線を南に進み、岸里玉出駅で袂を分かť。本線も阪和線も南大阪線も大阪市内は連続高架線になっているが、高野線は地平線のままである。駅舎もホームの佇まいも古さを感じさせる。

30分弱の乗車で河内長野駅に着く。隣のホームには近鉄長野線の電車が並んでいる。かつて近鉄と南海は一緒になっていた時代があった。その名残が「近畿日本鉄道」という社名に残っている。ここから難波までは550円、近鉄の阿部野橋までは560円。10円の差で南海の勝ち！駅の自動券売機を見るとどちらもICOCAカードの発売、チャージが出来る。阪急が始めた私鉄のカードは後発のJR西のICOCAに駆逐されてしまった。3月には最後の砦の阪急、阪神もらくやんから行こかになる。



04.南海と近鉄の電車が並ぶ



05.イコカが関西を制した



06.近鉄もICOCAだ

駅構内に食べ物屋が無いのでコンビニでサンドを買ってバス乗り場に向かう。一番はずれの7番乗り場で「滝畑ダム」行き南海バスに乗車する。後部に乗っている白人のカップルが大声で話し、わめきうるさい。公共マナーが無い害人である。



07.河内長野駅から南海バスに乗車

45分間の乗車で終点滝畑ダムバス停に着く。ダム本体はもっと北に有り、ダム湖が尽きるところをダムと言っているのはおかしいぞ。今日はこのバス停近くの橋を見てすぐに折り返して駅に向かうバスに乗り、ダム湖畔を歩く距離と時間を省略する計画である。

来た道を北に戻りダム直下近くの「滝尻」バス停で下車。ここから逆遊行を開始する。



08.滝畑ダム終点で下車



09.大阪府には珍しいダム



10.「滝尻」バス停から逆遊行開始

バス停から一旦上流の橋に向かう。すぐにダムが出来る前の旧道の橋が現れる。古い橋の高欄は低欄と言うべき車止めのような高さで人のことは考えていない高さである。転落防止のため胸の高さまでの柵が設置されている。ここまでやる自治体は少ない。



11.低い古い高欄の上に柵が

橋でUターンし川沿いの府道218号を北に向かう。川は北に下っていくのに道は登坂が続く。谷底まで50mはありそうで対岸の崖が脆い地層なのか崩れている。やがて道は下り坂となりホイホイと足取りも軽くなる。しばらく人家の無い区間が続いたがぽつぽつと現れ、沢に架かる橋にも高い柵が設置されている。



12.対岸の崖が脆く、崩れている



13.ここも柵を取り付けている

40分ほど歩いて「日野」地区に入る。集落の中心に架かる「新美濃出橋」は先ほどバスで通過した橋で、ここから先はバスも通る道となる。日野バス停小屋で昼のサンドを食べ小休止とする。10分後歩きを再開し、車が通る道を進むと逆三角パイプトラスの水管橋が谷間を横断している。橋の上は扉のついた細い道で、今は扉が開いている。普通は橋の管理だけの通路の水管橋が多いがここは市民も利用できるようだ。



14.▽パイプトラスの水管橋の上に歩道が

川面近くまで下って来ると府道は右岸から左岸側に移る。そこに架かる「汐滝橋」の親柱を見るとナント「大正14年竣工」となっている。下流側から橋を見るとコンクリートアーチでコンクリート表面の劣化進行を防ぐための塗装でお化粧をしている。アーチ橋は圧縮力だけが働くのでこれに強いコンクリート橋（石橋も）は最適の形式で、ローマ時代以来多くの古い橋が残り、利用されてきている。



15.府道の「汐滝橋」はなんと大正14年完成だ



16.コンクリートアーチには延命のコーティングが

溪谷から段丘地帯となり平地が増えてくる。高向地区に入り曲がりくねった川を串刺しするような新しい道と橋が完成している。手元の地形図は勿論道路地図にも載っていない道である。二つの新しい橋を見てこれも最近出来た道の駅に立ち寄る。大阪府で道の駅に立ち寄るのは初めてである。駅名は「奥河内くろまるの郷」と書かれ「くろまる」とは何じゃろ？農産物売り場に入り見て行くと、数種類の米を玄米で売っている。丁度切れた所なので地元高向産の米を2kg買い精米してもらおう。段丘の上の先ほど見てきた所の米だろうから美味

いだろう。リュックにコメを入れると戦後間もない頃の買い出しみたいだな。

駅の外れに石碑と解説板が立っている。駅名の元になった「くろまる」とは、隋に渡った「高向玄理」の玄理の読みが「くろまる」なので地元の偉人としてその名を冠したのである。



17.大阪には珍しい道の駅に立ち寄り



18.駅名の元になった「高向玄理」の顕彰碑

段丘の間の川に架かる橋を行ったり来たりしながら北東に進む。国道 371 号のバイパスの側道を歩き長野の住宅地域に入る。道の左側には寝屋川等で見かけた 1 階が車庫の 3 階建ての家が並んでいる。あちらは洪水対策としての 3 階建てであったが、こちらは高さ 3m ほどの傾斜部を車庫にし、平地の部分を 2 階建てにした合理的な構造で、家と家の間が少し離れている。トーチカのような車庫には小型戦車が隠されているのかな？

段丘の上に住宅が広がり、川に向かう道が無いので道なりに進む。「下西代」と書かれた高い倉庫は祭りに使うだんじりの収納庫だろう。調べると河内長野市にはだんじりが 24 台有り、西代はその内の長野地区の 1 台であった。岸和田に負けへんでー。



19.ここにも車庫付き 3 階建て住宅が



20.これは「だんじり」の収納庫だな

橋はまだ5橋ほどあるが段丘の往復はこたえるので残りは支流の「天見川」
遡行時に見ることにして駅に向かう。駅前広場の端に2本の巨大な石柱が立っ
ている。河内長野市に在る二つの有名な寺「観心寺」と「金剛寺」の石碑であ
る。石の大きさでは先日訪れた「長谷寺」に劣らずでかいぞ。絵地図も有った
ので今日歩いた所を目で追いかけて駅舎に入る。



21.長野の2大寺院の石碑が駅横に

22.今日は右から左に歩いた

本日の歩行距離：11.8km。調査した橋の数：18。

総歩行距離：10,296.5km。総調査橋数：12,863。

使用した1/25,000地形図：「富田林」（和歌山6号-3）、「岩湧山」（和歌山6号-4）