

日本あちこち河川遡行記（第 239 回）

京都 1-2-2.鴨 川（その 2）序盤 平成 30 年 5 月 20 日（日）快晴

ジパング倶楽部の手続きが済み利用できるようになったので久しぶりの京都鴨川へ新幹線を使って出かける。ジパングでは「のぞみ」と「みずほ」が利用できないので「ひだま」を使用するしか手が無い。山陽区間では「ひかり」は各停なので「ひだま」と言っている。

京都駅で新幹線ホームから奈良線ホームに向かうと、駅構内の至る所にユー達が居る。さすが京都どすなー。一駅先の「東福寺」駅で下車し二階のゲートを出て駅出口に向かうと、秘密の通路のような狭く曲がりくねった JR らしからぬ駅である。この駅は京阪本線の同名の駅と背中合わせの駅で各停だけ停車の乗換駅である。駅東側の出口に出ると細い路地の奥に駅が在り、一見すると京阪だけの駅に見え、JR の存在感は薄い。

露地の出口にあるコンビニに入り飲み物を買うが、ここも大きなキャリーバックを曳いたユー達がイッパイである。狭い商店街を南に進み直ぐに西に曲がり両線の踏切を渡る。ここでもキャリー組が駅に向かっている。どうやら近くにユー専門の宿が有るようで、ここからなら伏見稻荷や奈良にも一直線で行けるので便利なのだろう。



01. JR 西とお京阪の東福寺駅は露地の奥に
02. 手前がお京阪、奥が JR のホームだ

奈良線、京阪本線、師団街道、鴨川を連続した高架で越える「九条通り（府道 143 号線）」のコンクリートの桁も橋脚も全て補修塗装されている。その高架橋の鴨川の東側には南北から PC の箱桁が接続される工事の真っ最中である。下を通る師団街道のバイパスを川の左岸側沿いに建設し、ここで九条通りと平面交差させるようだ。そのため PC 桁が載る橋脚が大幅に補強されている。木に竹を接ぐように成らなければ良いのだが・・・。

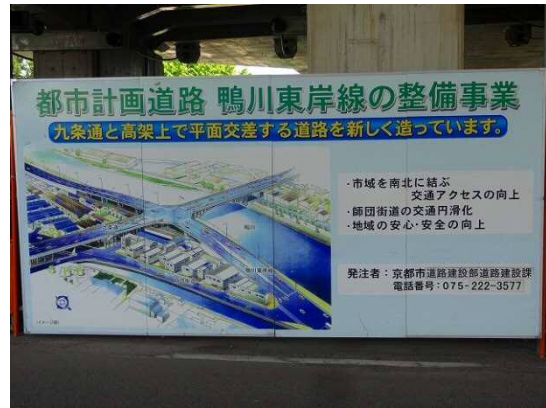


03.府道 143 号（九条通り）の橋は補修済み



04.古い九条通りの橋に高架橋を接続
させるらしい

九条通りの橋の直ぐ下流側の直下には市道の「東山橋」が有るのでここから鴨川 2 日目の遡行を始める。市道橋はごく普通の PC 橋であるが九条の方は街中の橋としては珍しい本格的なアーチ鋼橋である。道路の路面が高い位置にあり、川中に橋脚を立てたくないの一度に越えられるアーチにしたのだろう。



05.これがその完成予想図



06.手前の市道橋の横が九条通のアーチ橋



07.アーチの上流には鉄道橋が続く



08.街中での大きなアーチ橋は希少な存在

前回に触れた阪神高速道の景観に関して、帰路に乗ったタクシーの運転手さん、京都出身の知人が「京都駅の南のあの辺りは京都の人は京とは思てまへん！」と言われていたが、帰宅して調べると「洛中、洛外」の洛中とは西大路、東大路、北大路、九条通りに囲まれた範囲をさし、その外側は洛外と言われているとある。なるほど、洛外は眼中に無いのである。

その九条通りの橋から鴨川沿いに洛中に入る。しかし、東西と北には大路が在るのに何故南には無いのだろうか？当方の下手な考えでは「風水」の関係で北から流れる気が流れやすくなるよう南には大路を作らなかったのだろうと判断する。

左岸側の河川敷内の遊歩道を北に向かう。直ぐに JR の三つの橋が川を越えている。まずは奈良線の橋で3径間連続の無塗装のトラス橋である。続いて防音覆いに覆われた新幹線の橋の下を潜る。橋脚も上部工も耐震補強、落橋防止対策が施され、更に防音対策なされ無機質な鉄仮面のような味気ない姿をしている。直ぐ上流部に架かる東海道線の橋は5複線で、下部構造から見ると(1+1+1+2)の複雑な構成である。桁は塗装が剥がれ早急な塗替え塗装が必要だ。



09.奈良線のトラス橋は無塗装橋
奥



10.新幹線橋は防音覆いに囲まれて、
は東海道本線



11.上部も下部も防音、耐震対策で鉄
仮面に



12.東海道線の桁は芳しくないな一

「塩小路橋」で遊歩道から土手沿いの川端通りに上がり橋を見て対岸に渡る。今度は右岸側の土手路を北に向かう。現れた「七条大橋」は大正 2 年完成の 5 径間の古いコンクリートアーチ橋である。高欄には土木学会の土木遺産のレリーフが埋め込まれている。他の橋と比べ川の断面積が狭くなるように見えるのが気がかりである。



13.七条大橋は古いコンクリートアーチ



14.土木遺産に認定

[続く]