

## 日本あちこち河川遡行記（第271回）

奈良1-5. 葛下川<sup>かつげがわ</sup>（その1）令和1年6月14日（金）曇り

金曜日、いつものパターンでいつものこだまに乗り遡行に出かける。岡山に向かう電車の中で気づいた。地形図と事前にこれから調べる川と橋のグーグルの航空写真や道路から見た映像などで調べておいて記入したメモ帳を忘れた！11年間歩いて来たが地図を忘れるのは初めてである。まもなく後期高齢者に仲間入りするが、肝心な物を忘れるとは。しかも今朝いつも使っている万歩計付きの腕時計の画面が真っ白！電池切れである。やんぬるかな！やんぬるかな！



01.今回調査区間位置図



02.左上たん瘤の下から右下へ歩く

奈良盆地で大和川左岸側に合流する多くの川の最初は王寺駅の直ぐ西で合流する「葛下川」とする。「かつげ」と読む川でかつての群名である。

新大阪から東大阪線に乗り久宝寺で大和路快速に乗り継ぐ。開通当初よりも乗客が増え座席は殆ど埋まっている。10時23分王寺駅着。これまでは北口利用であったが今日は南口に向かう。窮屈な北口と異なり南口の駅前は広く、奈良交通のバス乗り場も在る。

王寺町の絵地図が有ったのでカシャ。駅は大和川が大きく蛇行するたん瘤のような陸地の中心に有り、葛下川の合流点は時計の8時の方向に有る。そこから遡行し時計回りに6時の方向まで歩くのである。

駅前から川に向かい土手下の道を西に向かう。500mほど歩くと合流点の手前に着く。本流が大きく王寺の中心部を迂回した形で南南東に流れて来る。支流の葛下川は東から流れて来てそのまま本川と合流し西に向かう。どっちが親か分からない合流の仕方である。近くの県道橋を見て土手上の遊歩道を東に向

かう。川のどちら側にも遊歩道が有り本流よりも整備状況は良い。国は県に負けているぞ。予想していたよりも水量が多い。



03.右から大きく曲がる大和川に左から 04.両岸に遊歩道の有る1級の佇まい  
合流

川の南側の土手よりも一段高い位置にある国道25号から王寺駅に向かう町道橋は町道とは思えない立派な橋である。桁の側面と下をルーバーで覆った構造である。見た目は良いが塗装塗り替えなどの時はルーバーを取り外す必要があるので大変だろうな。



05.国道25号から王寺駅に向かう橋は 06.見た目は綺麗だが管理、塗装塗り  
凝ってるなー 替えは大変だ

国道25号が直角に曲がる交差点の手前の案内標識柱にこれまで見たことのない車両制限を示す標識が付いている。直進する国道168号に20トン越の車両は進入せず右折せよとは分かるが、下の幅広車はどう進めと言うのだろうか上と同じくなのかな？



07.見たことの無い車両制限の標識が有るぞ

左岸側を進むと JR 和歌山線の鉄橋を 221 系快速が通過している。線路際で道は無くなり、近くの県道 36 号の遥か頭上高くの橋に上がる必要がある。川の東に丘が迫り、その丘に向かって県道が伸びているので 5 階建てのビルと同じぐらいの高さまで階段が伸びている。エライこっちゃー。川と線路を同時に越える橋から下を見れば、今度は王寺に向かう快速（湊町～王寺間）が通過して行く。



08.和歌山線の電車が通過



09.この心臓破りの階段を登らされた 10.湊町から快速が和歌山線高田に乗り入れ

丘の上から川に戻るのに悪戦苦闘して何とか元の鞆に収まる。左岸側にはまたまた遊歩道が整備されている。東からの流れは南からに変わり、南に進む。

「薬王橋」の手前に来ると、明治時代に度々起こる洪水に悩まされてきた農民の悲願だった土手の整備完成の石碑と解説板が立っている。国と地域にとって何よりも大事だったのは治水だった。昔は農民も直接治水に奮闘していたが今は国、自治体任せで災害が起こると目が覚める状態である。



11.立派な遊歩道がまだまだ続くぞ 12.農民の川との闘いの記念碑が土手に

更に進むと川は右に少し曲がり、南から小さな支流が合流してくる。南北に細長く伸びる低い丘から流れてきている。



13.左から小さな流れが合流

県道14号の「阿弥陀橋」を見て空を見上げると雨近しと感じ、地図もメモも無い状態なので気分が乗らず、丁度駅も近いので今日はここまでとして和歌山線「畠田」駅に向かう。何とも田舎くさい駅名である。1面1線の駅であるが駅員が居る。我が「庭瀬駅」は結構利用者が居るのに最近無人駅になってし

まった。このアンバランスはひどい。日中1時間に2往復の単線の駅が有人で1時間に5往復の複線の幹線の駅が無人なのである。

帰りのこだままで時間はたっぷり有るので直ぐの王寺に向かわず高田、桜井、奈良と周り大阪に向かう。221系の和歌山線の各停に乗り終点の高田に向かう高田駅3番線に着き2番線で待っていると和歌山からやって来た奈良行きワンマンカー2両は真っ新な227系である。関西のお古ばかり集められた岡山地区が情けない。支社は本社に頭が上がらないようだ。電車の所属が阪和線の「日野根」になっている。運転士に「これは1か月ぐらい前からの配属？」と聞くと、「そうですね」とのこと。

和歌山線は王寺～高田間は奈良所属の快速が、高田～和歌山間は日野根所属のワンマンカーが走り、和歌山～高田～桜井～奈良を和歌山線に線名を変え、王寺～高田間は高田線にするのが実態に合っている。



14. JR 和歌山線の「畠田」駅から  
帰路に



15. 「高田」駅から乗った桜井線の奈良  
行きは最新の227系ワンマンカー

奈良までICOCA利用可能区間なのでワンマンカーなのに降車する人は1両目の前の料金箱に切符を入れないでみんな勝手に後のドアから降りて行く。ICOCA利用者は駅の機械にタッチする必要があるが切符利用者はそのまま無人の駅を出て行く。これでは無賃乗車を奨励しているようなもので、JR四国はカード利用できないので必ず運転士の前から降車している。駅以外のワンマンカーにもICOCA判別機をつけるべきで、このままなら正直者がバカを見ることになる。

前に触れた天理駅北方の電留線を通じたのでカシャ。8線全部に架線が張られ、東おおさか線全通に伴いここが大和路線車両の仮泊地になっている。



16.天理駅北方の8線もある電留線

次回は地図を忘れないように出直した。

本日の歩行距離：5.2km。調査した橋の数：12。

総歩行距離：10,460.2km。総調査橋数：13,321。

使用した1/25,000地形図：「信貴山」（和歌山5号-1）、「大和高田」（和歌山5号-2）