日本あちこち河川遡行記（第 276 回）

奈良 1-6.曽我川（その 3）令和 1 年 7 月 12 日（金）曇り時々晴れ

うっとうしい毎日であるが今日は雨の心配は無さそうなので日傘を用意して遡行に出かける。前回乗車した近鉄南大阪線の「坊城」駅に 9 時 59 分到着。曇り空なので日傘は開かずに最初の橋を目指す。橿原市道の「古川橋」の直ぐ南には農業用水取り込み用の堰が設置され、連日の雨で豊かな水流を見せている。西側には神社の森が茂り日本の川を実感させてくれる。

01.今回調査区間位置図

02.この橋から開始、神社の森と堰が

先ずは右岸側の土手道を南に向かう。次の「坊城橋」を見て車の少ない左岸側の土手道を進む。平野と小高い丘が連なる地域は人家が多く、橋も多いので今日も橋の調査に時間が取られそうだ。「光陽橋」に来ると鋼桁が橋脚に高下駄を履いて乗っかっている。かつての桁高の高いコンクリート桁を鋼桁に架け替えたのだろう。

03.高下駄を履いた鋼桁だ

曇り空から陽が差し込み日傘の出番となる。腰タオル、肩に水筒、首に水に浸したミニタオルと真夏バージョンで突き進むのだ。

東側から低い山の塊が川に迫り、これまでの平たんな地形に変化が生じる。左岸側には県の古い大規模な団地が広がっている。橋毎に右岸と左岸と右往左往しながら進む。

一町（かずちょう）の入り口に来るとミニ公園が現れ、公民館風の古い建物の横に解説板が立っている。明治時代の村誕生時の思いが込められた地域が解説されている。「一村」が今では「一町」となっている。

04.かつての村合併の時の解説が

西側から種形状の高い丘が押し寄せ渓谷風になる。これまで黄土色をしていた水が綺麗な透明な水に変わってきた。川が手元の地形図の折り畳み線に沿って右、左と書かれているので、地図を大きく開けないとダメなので見ずらい。右岸側の県道 35 号を進むと橿原市から高市郡高取町に入る。橿原市の橿の字は読めても書けない漢字である。

05.高市郡高取町に入る

06.橿原市の橿は書けない字だ

右岸側は高取町で左岸側は御所市である。左岸側に来ると御所市のマンホールが有る。絵柄は市の西に聳える「葛城山」とそこに向かうロープウェイと山頂付近のつつじがあしらわれている。どこか直ぐに分かる絵柄である。

07.御所市は葛城ロープウェイ

右岸に戻ると西から地形図には川名が記載されていない二次支流が合流している。歩き初めには山頂部が雲に隠れていた「葛城山」と「金剛山」の山頂部が何とか見える。

08.西から二次支流が合流

南南東から南にそして南南西にゆっくりと曲がると西側から JR 和歌山線が近づいてくる。両山もはっきりと見え、青色の和歌山カラーの 2 両編成の電車が通過して行く。JR 西は国鉄時代の電車を地域ごとに異なる色一色で分けている。岡山、広島地区は黄土色、京都地区は濃緑色、奈良地区は若草色、そして和歌山地区は青色である。京浜東北線と同じ色だ。

ここまで座れる場所が無く昼を摂るのに困っていたが、川と道路との間に産業廃棄物保管・処理場、建設資材保管場が続き、その内の中に L 型側溝を積み重ね座るのに丁度良い高さな所が有ったのでここで昼を摂る。日傘をさしてコンビニサンドを食べ暫し休憩する。

09.和歌山カラーの電車が行く　　10.このＬ型ブロックに座り昼を摂る

高取町のマンホールの絵柄は町の木（かえで）と花（つつじ）の４分割記入方式の平凡な物である。

両側から山と丘が迫り川は上流の風情になってくる。川から少し離れた道を進むと、民家の庭から逃げて来たサボテンが側溝にその身を下げ可憐で綺麗な花を咲かせている。砂漠よりも川の方が良いんだもん！

11.高取町は町の木と花の標準スタイル　12.水を求めたサボテンに花が咲きよるぞ

川に戻ると北に帰らずここを終の棲家としたアヒルの一族が水面を泳いでいる。

13.北に帰らなくてエエの

近鉄吉野線の「葛」駅が近くなってきたので国道 309 号の古い橋を見て段丘の上の駅に向かう。出来れば次の駅、「吉野口」まで行きたかったのだが無理は禁物なのでここまでとする。駅は御所市の東外れに有り、駅入り口横の案内図では一番下に駅が有る。

14.「葛」駅は御所市の東外れに有る

駅前広場の無い小さな駅は無人駅で、駅前に店屋は何も無いが自販機が有ったので飲み物をがぶ飲みして電車を待つ。運賃表示版を見ると、葛駅から直通急行で「阿部野橋」まで乗ると 770 円だが、橿原神宮前と八木と 2 回乗り継いで鶴橋に向かうと 710 円である。吉野線と南大阪線は無駄な線形が多いのだ。

2 両編成の上り特急が単線の線路を通過し、暫しすると下り急行（橿原神宮前からは各停）がやって来た。電車はなんと中学生の時に誕生したあの「ラビットカー」の塗装である。60 年ぶりの鮮やかなオレンジに白帯の電車に再会する。

茶、濃緑、栗など地味な色の電車が多い時代に颯爽とデビューし、高加速・減速の新車は素晴らしく、各停用であるがラビットカーの愛称も付いた画期的な電車であった。その後阪神の「ジェットカー」、京阪の「テレビカー」、近鉄の「ビスタカー」、南海高野線の「ズームカー」と在阪私鉄は電車の特徴を

ズバリ愛称とした。東京では小田急の「ロマンスカー」ぐらいしか無かった。名鉄では「パノラマカー」である。

15.阿部野橋まで 770 円だが鶴橋までは 710 円だ

16.かつての「ラビットカー」色の装い復活、懐かしい！

やって来た 4 両編成の急行の 1 両目の最前部の席に座る。要所、要所で立ち上がり前面風景を見る。近鉄名物の 33.3‰勾配があちこちで現れ、標準軌の大阪線、奈良線では感じなかったが、狭軌のこの線では 100 キロでぶっ飛ばすと線路幅が狭いのでジェットコースターに乗っている気分になる。JR も狭軌であるが 33.3‰は電化区間ではお目にかかれない。

岡山に帰り庭瀬駅から自転車で家に向かうと北東の彼方に富士山型の雲が起こっている。せっかくなのでカシャ。今日はよー歩いたなー。

17.富士山型の雲が空に

本日の歩行距離：9.2km。調査した橋の数：26。
総歩行距離：10,493.2km。総調査橋数：13,414。
使用した 1/25,000 地形図：「畝傍山」（和歌山 2 号-3）