

## 日本あちこち河川遡行記（第 304 回）

### 大阪-3. 石津川（その 2）令和 1 年 12 月 6 日（金）曇り

浮気は 1 度だけにして再び大阪に戻る。石津川の続きに出かける。すっかり冬らしい寒さにそれなりの服装で出発進行！新幹線岡山駅の下り 21 番線にかねてから工事中だったホームドアが完成し運用を始めた。16 両編成ののぞみ等と 8 両のみずほ、さくら、こだまに合わせてドアが必要な所だけ開閉させる形式で、500 系こだまの両端の先頭部後ろにドアが無いのにも対応できるとのこと。こだまの 8 両目付近は 16 両用と先頭の鼻が長くドア位置がずれる 8 両用が並んでいる。最も混む上り 22 番線の方が先なのと思うが・・・。



01.岡山駅新幹線ホームドアの作動開始



02.阪和線天王寺駅は昔のままの姿

大阪環状線に乗り天王寺で阪和線に乗り換える。ほぼ半世紀ぶりの阪和線天王寺駅ホームに向かう。これまでは大阪からの直通快速に乗っていたので阪和線ホームには縁が無かったのだ。入線している電車は最新の車両であるが、5 面の構内は昔のままで、骨太の鉄骨がズラリと空間を占めヨーロッパの駅のような雰囲気である。今や特急も大阪環状線からの快速もこの構内にはやって来ず、かつての私鉄時代に作られた多くのホームが勿体ない。1 方向だけに向かう路線に 5 線は素晴らしい。

大阪は私鉄のターミナルが立派で、阪急梅田駅は 10 面 9 線（3 方向）、南海難波駅は 9 面 9 線（2 方向）、近鉄阿部野駅は 6 面 5 線（1 方向）、阪神梅田駅は 5 面 4 線（1 方向）でいずれも一部の端部番線を除き電車の両側にホームが有り、降車ホームと乗車ホームに区別されている。近鉄上本町駅はなんと 7 面 6 線（1 方向）もあり、難波新線が出来るまでは 2 方向発着だった時代の名残である。電車到着から折り返しまでの乗降がスムーズかつ円滑にでき折り返し時間も短く

なる。

初めて東京の東武浅草駅を見てそのお粗末さに呆れたものである。小田急新宿駅は狭い構内を立体化し地上と地下にそれぞれ3面3線を設け多くの列車を捌いている。東武東上線池袋駅は(3面5線)とまずまず、西武新宿駅は2面3線と超貧弱であるが、手前の高田馬場駅で大半の乗客が山手線に乗り換えるので大丈夫なのだ。京王新宿駅(地下3面3線)は容量を超えるので手前から新線で地下鉄と結び凌いでいる。東京の私鉄が全てメトロを介し相互運転をしているのは、線路のゲージが合うのも有るが端末ターミナルのお粗末さも関係していると思われる。

天王寺から快速に乗り三国ヶ丘で普通を待つ。特急「はるか」と関空快速と続けて通過し9分も待って各停がやって来る。阪和線の快速が停車する堺市、三国ヶ丘とも2面2線の退避線の無い駅で緩急接続が出来ない駅である。他の在阪私鉄は快速、急行などが停車する駅は大半が2面4線で緩急接続が出来るのにお粗末である。そのため相当前の駅で追いつかれた各停がやっこらさとやって来る。

前回帰路について「津久野」駅で下車し駅前の南海バス乗り場に向かう。分かり易い路線図が有り、真ん中のオレンジ色の中ほどの「八田西町」に向かう。泉州を歩くにはこれからは何回も乗る南海バスである。



03.阪和線津久野駅前



04.駅前にバス路線図が、分かり易いネ

11時広い府道61号(泉北2号線)の「八田西町」バス停で下車。川の東側の堂々たる4車線道路である。最初の橋(大黒橋)を見て川沿いの歩道を南に向かうとお気に入りの牛丼屋があったので早めの昼を摂っておく。寒い冬に冷えたコンビニお握りは侘しいので今回は幹線道路沿いを歩くので暖かい食事が出るだろうとやって来たがご正解である。

10分ほど昼休みで直ぐに遡行を始める。次の「平井大橋」は府道36号線が中

に「堺泉北道」を挟んで両側に有る。堺泉北道は阪高湾岸線と阪和道を繋ぐ短い有料道路でかつては大阪府が管理していたが今は西日本高速が引き継ぎ管理している。関空と大阪府東部、北部、奈良県北部、京都府、滋賀県とを結ぶ幹線道となっている。



05.平井大橋と堺泉北道は河口から 7.1km 地点に

南に進むと阪和道の堺 IC（ハーフインター）の出入り口が東側に口を開けている。700m ほど進むとその本線が川と府道を斜めに越えている。橋は 4 径間連続変断面 PC 箱桁である。長径間の PC 橋として高度経済成長期に流行った橋種である。街中にこの形式は威圧的で似合わないのだが・・・。



06.阪和道の橋は PC 変断面連続箱桁、懐かしい

川沿いの府道を南に進むと有名な外食店が次から次と現れる。ラーメン、カレー、焼肉、ハンバーグ、天丼、回転寿司、そして東の横綱のバーガーショップ、イタリアン、和食、牛丼と幕の内のお土産屋のように出て来る。まるで外食店の店こ盛りやー。西の横綱のあのうどん屋が無いぞと思って歩いていたら最後に横綱がいつもの姿で現れた。もう牛丼を食べた後なので後の祭りで通過する。今

日は贅沢な景色を見せてもらった。



07.外食店銀座にやっと現れた横綱

幾つかの橋の中に桁に蔦や雑草が絡まった市道橋が現れる。ほったらかしにされて可哀そうだ。



08.桁に蔦の絡まった橋が

彼方に見えていた泉北高速鉄道の高架橋が徐々に近くなってくる。全線立体交差の鉄道の両側に 2 車線の高架道路と 2 車線の一般道路の府道 38 号を従えた堂々たる姿である。泉北丘陵の住宅開発に合わせて建設された鉄道で、当初は大阪府が設立した第三セクターが建設運営していたが、すったもんだともめたが民営化され今は南海電鉄の子会社になっている。元の鞘に収まったようなものだ。



09.府道 38 号に囲まれた泉北高速鉄道



10.泉北鉄道の両側に府道高架部と一般部が並ぶ橋

5本の橋を見て次に会う府道61号が川を越える「天神橋」でもの凄いことをしてはる！極端な斜橋（なんと斜角30度）のど真ん中に大きな重りを付けた信号機を設置する工事中である。斜角がきついため一方の道路の交差部が橋の反対側の中央になり、その向こうに信号機が必要なのでどちら側も信号機が橋の中央になってしまうのだ。重りの大きさからその重さは5トン程度と見られ、大型車の許容輪荷重5トンと合致しているので荷重上は大丈夫だが、橋の中央で斜橋なのが気になる。しんどい思い（重い）をさせるが辛抱してや！



11.橋の中央に信号機を設置中



12.反対側は既に作動中



13.橋のど真ん中に信号機が、信じられない！

やがて平地部から丘陵部に差し掛かる。堺市南区は大住宅地区で高度成長期に丘陵を切り開き完成した多くの大規模団地(台)がある。調べてみると何と17もの台が有る。(赤坂台、鴨谷台、城山台、新槇尾台、高倉台、竹城台、茶山台、土佐屋台、庭代台、原山台、春美台、槇塚台、御池台、三原台、宮山台、桃山台、若松台)。凄いだろう！富田林市も12有り、和泉市も4つと泉北丘陵は台だらけである。ちなみに北摂の吹田市と茨木市は7台、高槻市には5台有り、南軍の勝ちである。かつては小規模な住宅地は〇〇丘と称していたが、大規模団地は台と言うようになった。



14.丘陵部に差し掛かる

府道61号が川から離れるので川近くの道路に降りる。道路は堺市が建設した墓苑に向かう道で川幅は狭まり、田んぼと農家も現れる。市街地から里山に突然切り替わる。

「泉田中」地区の川沿いの狭い道を進むとどちらが石津川なのか分からない合流部着く。どちらの川もここから源流点まで3km強で区別がつかない。親柱には川名を入れるので右側が本流と見てこちら側を上流に向かう。すぐの市道橋(美濃代橋)の親柱に近づくと「石津川」と有る。当たりー。



15.どちらが石津川かな？



16.彼方の丘に「御池台」の団地が

この橋を最後として最寄りの「泉田中南」バス停に痛くなった足を庇いながら向かう。すぐに「鉢峰」に向かうバスが反対側を南に通過して行く。これが折り返し「泉ヶ丘」行きでやって来るのだ。10分ほどでそのバスがやって来てホットする。

15分ほどの乗車で泉北高速鉄道の「泉ヶ丘」駅に着く。駅南口のバスターミナルの巨大さ、スケールの大きさに驚く。多くの住宅団地に向かう南海バスの路線図を見て二度びっくりだ。スターバックスも有るぞ。立地に敏感なスタバがあることは一流だ。1面2線の駅にこのバス停、その差にびっくりだ。



17.泉北線泉ヶ丘駅前のバス乗り場の広さにビックリポンやー

泉北線は何となく田園都市線の川崎市内に似たロケーションである。線路の規格は高く、駅間距離も長いので高速走行をする。電車は頂けない姿でもっと斬新な姿に出来なかったのかいな。流石府の三セクが造った鉄道だ。難波行き区間急行に乗車。高野線との乗り継ぎ駅「中百舌鳥駅」は通過、阪和線との乗換駅「三国ヶ丘」も通過！中百舌鳥は大阪メトロ御堂筋線の始発駅、ここで乗り換えられはかなわないので通過。阪和線も然り！山陽電鉄が明石駅高架化の時に JR 明

石駅の横にホームを造り特急も停車すると多くの上り客が速度の速い隣の JR の新快速などに流れてしまったのを知っているのだ。

難波駅が一番西のホームに関空特急の特異な姿の鉄仮面が発車を待っている。新幹線まで時間が有るので駅をぶらぶら見回る。9線有る線路のうち東側の4線は高野線（泉北直行も含む）に対し西側の5線を本線が使用している。朝のラッシュの1時間の運転本数は高野線が20本に対し本線は18本。昼間は15本に対し12本と高野線の方が多い。泉北線向けが一緒なので本線よりも多い。本線には有料の関空特急と和歌山特急が2本ずつ有るのでホームに長く停車する必要から多いのだろう。



18.鉄仮面（関空特急）が9番線に

次は支流の「和田川」にするかな。

本日の歩行距離：7.2km。調査した橋の数：34。

総歩行距離：10,686.9km。総調査橋数：13,928。

使用した1/25,000地形図：「堺」（和歌山9号-2）、「岸和田東部」（和歌山10号-1）、「富田林」（和歌山6号-3）