

## 日本あちこち河川遡行記（第305回）

### 大阪 3-1. 和田川（その1） 令和1年12月19日（木）曇り

再び阪和線「津久野」駅に前回と同じ時刻に着く。今日は「石津川」の唯一の支流「和田川」を目指す。今朝は寝不足で心臓の調子がよろしくない。大阪駅の西口で一旦出て直ぐに入場し環状線ホームに急いで階段を上ったのがこたえた。乗車し座ると気分が悪くなってしまったが天王寺に着くまでに収まり阪和線ホームに今度はゆっくりと向かう。旧天王寺管理局管内の駅員の乗り越し運賃の收受法の無知が一旦下車の理由で、津久野駅も天王寺の管轄駅なので怪しいので下車した。



01.今回遡行位置（オレンジ色）

前回と同じ南海バスの同じ路線に乗り、和田川合流点近くの「鈴の宮団地西口」バス停で下車。何とも長ったらしい名前のバス停である。車中から反対側車線を見ると、津久野駅方面行きのバス停が何と「落合大橋」の橋の真ん中に有る。こちら側は橋を越え、交差点も越えた所にバス停が有る。交差点での右折が多いのでバス停を交差点を過ぎた所に設置する必要から橋の上になったのだろう。



02.バス停が落合大橋のど真ん中に有るぞ



03.反対側のバス停からこちらに来

ると、有る有る

落合大橋の上から川を見ると左側の本流に右から和田川が合流している。地形図で調べると、ここから源流までの距離は本流よりも支流の方が長いが流域面積の差が本流を勝ちとした。



04.本流（左）に和田川が合流

左岸側を南に向かい最初の橋「小野之井橋」を見て進むと橋際に 0.1km の河川距離標が立っている。上流側を見ると 0.2km が右岸側に立ち、以降左岸側は奇数、右岸側は偶数の数値の標識が交互に現れる。両側を均等に扱ってはるなー。途中、標識の設置を拒否した地主が居るのか逆転してしまっているぞ。僅かな面積の確保を許さないのがある様だ。



05.最初の橋の際に現れた河川距離標識

川沿いの道は未舗装の区間が多く、これが政令市の市道かとあきれる。今も未舗装道路が街中に有るのだ。



06.未だ未舗装の道が政令市に有るのだ

「堺泉北道」の橋を潜り進むと橋名に「○川橋」と称する橋が連続して現れる、○は土、宮、奥、南と4連続である。その中の「宮川橋」の低い高欄に単管で高さを増した高欄が見事に並んでいる。元のイメージを壊さないよう配慮している。橋は多分昭和30年代後半から40年代始めの完成と思われ、当時の歩く人への配慮と今の配慮、世の中の管理者への目が厳しくなっているのを感じる。今は何か事故が有ると何でも管理者の責任を追及する時代になってしまった。



07.低い高欄に単管で高く、良く出来てるな

川に合流する二次支流が無いので川幅も橋の長さも変わらず、全てPC橋でちこちゃんでは無いが、「何だつまらない奴！」となる。

渇水期の今は河川工事の好機で川に茶色の土が重機の進入路として敷き並べられ、もはや川とは言えない状況になっている。進むと川底一面が真茶色になっている。何をするのかの説明板が見当たらない。



08.河川改良工事のための進入路が



09.こりゃ何じゃ、物凄いことしてはる！

川沿いには食事を提供する店が無く、冬場はコンビニお握りでは侘しいので暖かい食べ物が食べたいが。阪和道のカルバートを潜り南側の府道 208 号に出るとたこ焼き屋が見える。最近は前日までにグーグル地図で歩く予定の道の有無、高架橋の車線数等を調べており、今回はこのたこ焼き屋も調査済みである。地元で人気の店なのか次から次と車が止まり買いに来る。10 個 430 円を支払い座れる場所を探す。店の西側の橋を越えた所に丁度良い高さで座れるだけの幅のブロック積が有ったのでここで昼を摂る。かつては固いたこ焼きであったが何十年ぶりかの物はトロトロの触感で、これならユ一達も喜んで食べているのが分かるな一。



10.たこ焼きが今日の昼飯だ

15分ほどの休憩後遡行を再開する。次の「下川橋」(また○川橋が出た!)に来ると昭和38年完成の橋のコンクリート高欄の柱の根元の角が削られ鉄筋が露出している。そこに防錆剤が塗布されている。コンクリートの被りが薄いので露出したのを補修したようだ。断面の小さな柱の中に鉄筋を組み立てるのは正確な寸法管理が必要で難しい作業である。



11.高欄の柱の根元の鉄筋を露出させ防錆処置を

川の両側に台地が迫り大規模住宅地区に入る。右に「赤坂台」左に「桃山台」が迫る。川沿いの道から広い市道に上がると信号機の横に地名標識が並んでいる。「赤坂台6丁」と書かれ丁目の目が無い。地図を見るとどこもかしこも目が付いていない。この辺りには目が無いのだ。



12.堺の台の丁には目が無いぞ

川沿いに道が無いのでしばらく広い市道の歩道を南東に向かって歩き、川沿いの道が有りそうなところで川に戻る。すると土手道本来の道が上流に向かっている。これだ、これだ! 正統派の道だ。



13.これが河川遡行の王道だ

足がそろそろ悲鳴をあげそうなので今日の打ち切り点をどこにするか考えながら歩いていると「泉北高速鉄道」の橋に着く。泉北線の両側の府道の橋の真ん中に「高橋」バス停が有り、10分ほど待てば東の丘の上の「梅・美木多駅」に向かうバスが来るのでここを汐に本日の終点とする。丘と川をアップダウンを繰り返す泉北線と府道の坂道を登る気力も足も心臓も有りまへん。それにしても今日は橋の真ん中にバス停のある所を起終点にするとは面白い。



14.この坂道は心臓破りの丘だ



15.ここからバスに乗車するが高橋バス停も橋の真ん中に

堺東からのバスは15分も遅れてやって来た。5分ほどで「梅・美木多駅南」バス停に着く。珍しい名前の二つの地名を繋いだ駅名で、地図にはその地名は無く台だらけである。台が出来る前の地名で、駅が両地区にまたがっていたので両方の顔を立てた駅名としたのだろう。

大阪市の地下鉄には二つの町名を繋いだ駅が多くある。御堂筋線延伸時に設

置した「西中島南方」がはしりだ。谷町線には二股駅のオンパレードである。それにしても・が付いた駅は珍しい。高校の数学の先生のあだ名が「ポツ」だったのを思い出す。

拇の字の読みがとっさには出てこない。京都拇ノ尾高山寺と連想して「とが」と回答が出て来る。バス停から工事中の駅に向かう道を進むと新型のイルカ君の立ち入り防止柵柱が並んでいる。カシャ。駅のホームの両側には真っすぐに伸びる道路が丘から谷間に向かって下っている。日本離れした景色である。つくばとここは異次元世界に見える。



16.新型のイルカの立ち入り防止柵だ      17.「拇・美木多」駅の前後は一直線の道路と鉄道がアップダウンしながら並走

難波行き区間急行の電車は泉北鉄道の車両では無く、南海の8000系がやって来た。VVVF 車両初期のうなり音が大きく鳴って発車オーライ。難波駅内のイカりに立ち寄り、更に南海電鉄グッズを臨時に販売しているのを車内広告で知り中央口に向かう。関空特急（鉄仮面）のキーホルダーを孫の土産用にとってメトロに向かう。

新大阪駅の改札から中に入り、時間稼ぎで土産や各地の駅弁コーナーを冷やかしてホームに行こうとすると柱に各種バルブの広告が電照されている。又地味な品物の広告だなど見ると、「インフラメンテナンス大賞」受賞とタイトルが書かれている。こりゃ当方も関わっているインフラメンテ国民会議の目に見える成果が大衆の目の前に展示されているぞ。当然カシャじゃろ。



18.インフラメンテナンス大賞受賞会社が PR に利用

何時もの 17 時 29 分発こだまの何時もの 4 号車の何時もの D 席に座り、暫しうとうとしながら帰路につく。

本日の歩行距離 6.8km。調査した橋の数：36。

総歩行距離：10,714.2km。総調査橋数：13,983。

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）