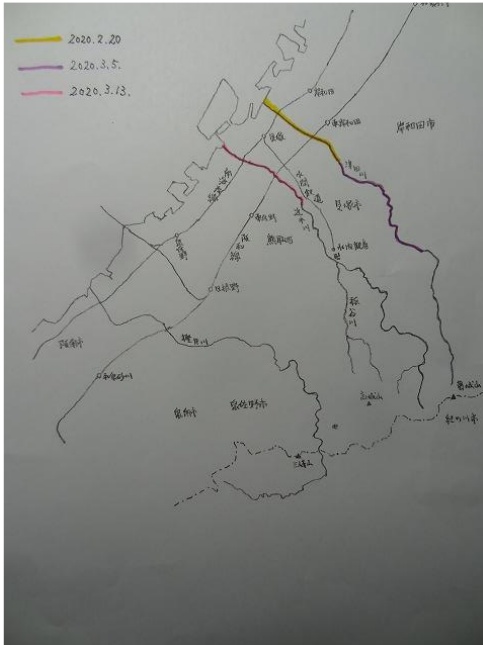


日本あちこち河川遡行記（第318回）

大阪-6. 近木川（その1） 令和2年3月13日（金）晴一時曇り

コロナウイルス戦争のさなかマスクに除菌ティッシュ、除菌液を用意して前線に出かける。



01.今回調査区間位置図

02.マスク、除菌液、除菌ティッシュを用意して出発進行

今日はこだまが取れず同じ扱いの10分後に出るひかり利用である。ジパングはのぞみ利用が出来ずひかり号利用となり、そのジパング族の高齢者が乗っておらず岡山発車時点で箱には3名のみである。このひかりは新大阪まで各停扱いでこだまよりも新大阪迄の所要時間が長い。列車名を区間ひかりと改めなさい。車内の電光掲示にはウイルス肺炎に関する注意点や車内換気が行われていることを知らせている。

一番心配なのは混む地下鉄である。新大阪から難波までは新大阪始発の電車に乗る。遅い時間帯であることもあり立っている人が少ない状況である。難波から和歌山市行き特急の後ろ4両の自由席車両に乗る。前4両の指定席車はガラガラである。和歌山市まで行くのなら530円の指定席料はまずまずの料金であるが、途中の駅まででも530円は高いでっせ！乗った自由席車両は50年以上経過した車両で、指定席車に移る人を期待しての連結かと勘繰りたくなる。

岸和田で各停に乗り換え10時47分貝塚に着く。橋上駅の出口の前に「街の駅」なる案内所が有るので立ち寄る。柘櫛が名産のようで展示販売している。何故貝塚に柘細工なのか分からない。市のイメージキャラクターも柘さんである。レンタサイクルの有無を聞くと直ぐ近くのバスターミナルの2階に有るとのこと。丁度そのバスターミナルから水間鉄道バスで河口近くまで行く計画なのでもっけの幸いである。

東口に降りて来ると目の前に水間鉄道の貝塚駅がひっそりと肩身の狭い姿で収まっている。相当前に鉄道乗りつぶしで水間観音駅まで往復した。大阪府の北部に住んでいる者には縁のない鉄道である。終点には泉南では有名な天台宗別格本山「水間寺」が有り、その寺への参拝のために建設された鉄道である。かつて全国の著名な寺社へ向かう鉄道が多く造られた。東武鉄道日光線、東武（新井）大師線、京成（成田山新勝寺）本線、越前鉄道永平寺線、名鉄豊川（稲荷）線、近江鉄道多賀（大社）線、国鉄大社線、能勢（妙見）電、南海高野線、高松琴平電鉄、西鉄大宰府（天満宮）線などで地方の中小私鉄の廃線になった参拝鉄道は数知れず有った。とりわけ別格なのが今の近鉄大阪線・伊勢線の参宮（伊勢神宮）急行電鉄である。

直ぐ北側にはバスターミナルが有り、電動車が有るか聞こうと2階に向かいかけたが丁度予定していたバスが発車待ちなので急いでバスに乗り、帰路に立ち寄ることにして発車オーライ。



03.水間鉄道貝塚駅に電車は居ない



04.水間鉄道バスで臨海部へ

水間鉄道と同バスは貝塚市内のみに路線を持つ小規模事業者で、海岸を大きく埋め立てた臨海工業地域と住宅地域に向かうバスは「コスモスライナー」と称したバスで本数も多い。

10分ほど乗り「市民の森」バス停で降り海岸に向かう。海岸から南西方向を見ると関空と連絡橋が春霞の彼方に見える。あの橋の塗装塗り替え計画検討で橋の管理用通路を歩いたのを思い出す。台風で船がぶつかるとは思っていなかったなー。



05.彼方に関空連絡橋が霞んでいる

多くの青年が練習をしている。野球場の

横を通過し最初の橋になる阪高湾岸線に向かう。河口の南の彼方には小学生の時に海水浴に連れてきてもらった二色浜の砂浜が見える。近所の小学生達5,6名が行った海水浴場で松原も残っている。景色が激変しているが、65年も前の思い出の地である。



06.河口に架かる阪高湾岸線の橋



07.今や貴重な砂浜、二色浜

湾岸線の下を潜り右岸側の公園の川沿いを上流に向かう。キロポストが無いかと周りを見回すと、対岸の湾岸線の橋脚の近くにゼロの字がかろうじて見える。カメラの望遠を最大限にしてカシャ。



08.対岸（左岸）にゼロキロポストが見える



09.右岸側は公園になっている

大阪府6番目の主流の「近木川」は和泉山脈の主「和泉葛城山（H=858m）」の西側山稜から流れ、途中「きび谷川」が水間寺付近で合流し大阪湾に注ぐ貝塚市内だけを流れる長さ18km 弱の河川である。泉州の川は全て和泉山脈の北側から北西方向に流れ、各川の流域がそれぞれ市町になっている。1村1品運動ならぬ1市1川で、細長い形状の市が多い。これが大阪府に多くの市が出来た基になっているようだ。

右岸側の土手道を進むと管が途中で曲がった形の橋が現れる。水道管では無そうで近づくると大阪ガスのガス橋である。ガス管の単独橋は珍しい。多摩川には正に「ガス橋」という名前の橋が有ったな。



10.管を屈曲させているガス管橋

「紀州街道」の「森久橋」を渡り左岸側に移動する。次の府道204号の「近木川橋」は遠目で見てもその構造から戦前完成の橋と分かる。親柱の石柱には昭和12年の文字が彫られている。大阪府は古い橋を今も幹線道路に残しつつ管理しているな。



11.府道204号「近木橋」は昭和12年完成だ

南海本線を越え「永寿橋」まで来ると対岸から数名の中学生が橋を越えてこちらにやって来る。胸元には花が有る。ははーん！「卒業おめでとう！」「有難うございます」。ウイルス蔓延のため卒業式も寂しいものになっていたのだろう。

川沿いの道が無くなり工場が並ぶ間の道に分け入る。川沿いの道があるのは堤防のある下流部で台地の間の掘割状の川になると道が無くなる中流部となる。泉州の川歩きでこの違いを体感するようになった。国道26号の歩道を右岸に向かい直ぐにUターンする。

「近義大橋」に来ると親柱に市の花、コスモスが描かれ、その下に「KA ZUKA」とローマ字が有る。アレッ！「I」が無いぞと思ったらコスモスの茎がIの代わりになっているのに気が付く。やはりりまん一。



12.「近義大橋」の親柱は市花のコスモスだが、一工夫が

次の阪和線の橋を見ようとするが近づける道路が無い。仕方がないので次の「積善橋」から見ることにして阪和線の下を潜る盛土のトンネルを潜る。府道30号の橋に来て下流側を見ると通過する電車の音は聞こえるが姿は見えない。両岸からの木々が橋を隠してしまっている。正体不明橋1として諦める。右岸側に来ると「積善寺城址」なる城跡の解説板

が立っている。根来衆と岸和田城との攻防がここでもあったのだ。橋の南側の小高い台地の上に城（砦）があったようだ。



13.

「積善橋」の近くに

は「積善寺城址」の解説板が

川近くにも道が無く、仕方なく幹線道路の府道40号に向かい東に進む。本格的な台地部に差し掛かったのだ。府道が水間鉄道を越える手前で水鉄沿いの道に右折する。大回りしてやっと次の「平成大橋」にたどり着く。川の右岸側には大規模な高層団地が台地の上に点在する。

団地の端の公園にベンチがあったのでサンドの昼を撮る。10分休憩後に今度は40年ぐらい経過した1戸建て住宅が展開する住宅地の中を進む。各家の前には今日がごみ出し日なのか透明ビニール袋のごみが出されている。これは異常な光景に見える。各家の前にごく普通のごみ袋でOKとは。当方が住んでいる岡山市西部では、市指定の有料ごみ袋を使用して町内会毎に設置してある屋根付きのごみステーション小屋に出す仕組みなのでビックリボンだ。



14.この景色、信じられない！

右足かかとの痛みが出だした。予定していた最後の橋「千石橋」の手前にパイプトラス構造の太い水道管の橋が川を越えている。パイプ構造のアーチは立派だが両側の橋台には

クラックが出ている。アルカリ骨材反応だろう。直ぐ隣の千石橋を見て水鉄「名越」駅に向かう。



15.パイプトラスの水道橋は立派だな

足を引きつりながら駅に向かう。踏切から見た線路と駅は重信川遡行時に利用した「伊予鉄」とよく似ている。狭い駅前には「名越」の案内看板が立っている。各駅にも同種の案内看板が有るようだ。



16.水鉄「名越」駅にたどり着く



17.駅前には近辺の歴史、名所の案内板が

10分ほど待つと両側から2両編成のワンマンカーがやって来てここで交換する。この駅が貝塚と水間観音駅の丁度中間点で、両駅をほぼ同時に出発した電車がここですれ違うのだ、2本の電車が20分置きに発車するケーブルカーと同じような運行形態である。片道15分ほどで20分おき発車なので両端の駅でのホームにいる時間は5分である。

電車は東急電鉄のお古で昭和30年代に導入されたステンレス車両である。南海と東急が導入に積極的で大半の電車新製車はステンレス車であった。今はどちらも前面もステンレスの車の新製はしなくなった。お古はあちこちの中小私鉄で働いている。



18.貝塚駅から直ぐに折り返す旧東急車両

貝塚駅に到着後バスターミナルの2階の自転車ターミナルに向かう。在った！電動アシストサイクルが。次回に利用することにして再度町の駅に立ち寄り、電動の有ることを知らせておく。

本日の歩行距離：7.6km。調査した橋の数：20。

総歩行距離：10,837.9km。総調査橋数：14,201。

使用した1/25,000地形図「岸和田西部」(和歌山10号-3)、「岸和田東部」(和歌山10号-1)