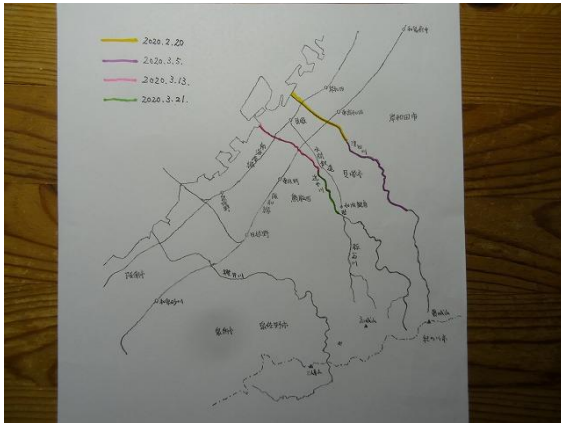


日本あちこち河川遡行記（第319回）

大阪-6. 近木（こぎ）川（その2） 令和2年3月21日（土） 晴

今週も先週に引き続き泉州貝塚に向かう。日本での新型肺炎の蔓延は欧米のように爆発的に蔓延することなくジワリと広がっている。大阪府知事が大阪と兵庫との往来自粛を呼びかけると兵庫の知事が文句を言っている。摂津を二つの府県に分けたのが間違いの元である。地形的に密接な関係の有る地域を分断した明治政府の置県制度の間違った線引きである。



01.今回調査区間位置図

今日は新幹線は姫路までの乗車で大阪までは新快速利用である。東貝塚駅までの切符を買うとしてこれまで通り新大阪までこだま早特切符と新大阪から先は普通の乗車券を買う場合と、姫路までこだま早特切符購入とし、姫路からはジパング割引利用とした場合と比較検討した結果ジパング利用が若干安くなったので姫路までとした。しかし前回電動アシストレンタサイクルが有るのが分かり、南海利用に変えたのでこの計算は絵にかいた餅のようになった。しかし足の痛みと坂道の往復はかなわないので止む無し！

最大の難敵、新快速も普段の半分の乗車率でホットする。なにせ集団感染の本家本元が姫路なのだから。南海岸和田駅で関空特急退避で待っているとラピートが停車してすぐ発車する。6両編成の客は10名程度！多くの便が運休となり、空港も関空特急も開店休業状態である。

貝塚駅裏のバスセンターの二階に上がり自転車を借りその電動アシスト距離を訊くと何と15kmだ。これでは片道8kmほどとなり、前回の折り返し点まででも4kmあるのでアジャパーである。一番初期の古い電動車である。これなら東貝塚からバス利用にしたのに！これからは電動車はその距離を明記して広報してほしいよ。普通の自転車は無いので仕方無い。重い電動は電気が切れると厄介な乗り物となるので電気切れを心配しながらの走りとなる。水鉄沿いの道を南東に向かう。

前回の折り返し橋「千石橋」にやって来て左岸側の道を登って行く。「三ツ松大橋」の手前に大きな地車の車庫が建っている。車庫の横に町内会の集会場のような部屋もある。それにしても泉州はだんじりが好きでんな。台地の上から谷底の橋に向かう。



02.「三ツ松地車庫」は他町の倍の大きさだ



03.台地の上から坂道を下り橋に

橋を見て右岸側の古い集落が密集している狭く曲がりくねった迷路のような道を進む。「大原橋」を見るため道路から橋際の狭い路を下り橋台の横に来ると、橋の架け替えに尽力した地区の人達の名前が彫られた石碑が有る。あり合わせの石に刻まれた記念碑である行政に頼れない時代の産物である。



04.「大原橋」は地元有志の賜物の証がひっそりと

再び左岸側の坂道を南に進むと外環道の国道170号の「貝塚三ツ松大橋」の大きく立派なアーチ橋が現れる。4車線の両側に歩道を従えた幅広の堂々たる姿である。



05.国道170号（外環状）の「貝塚三ツ松大橋」は巨大なアーチ橋

次の「水間大橋」を見てハンドルの電池の残量表示を見ると半分を示している。ここまでの坂道の往復で相当電気を喰ったようだ。帰りに重い自転車を漕ぐのは大変なので、橋の調査はここまでとしてそのまま東に向かい水間地区でハンドルを北に切る。すぐに水鉄の水間駅が道路の左側の広場の前に現れる。二重の塔のような寺院風建築である。旧奈良駅をググーと小さくしたような姿である。駅入口の横には貝塚市のコミバス（ハーモニーバス）のバス停が有る。今は12時13分発の黄バスが出てすぐの16分だ。ここに自転車を置いて黄バスで川の上流部に向かいそこからここまで下って来るのも叶わず、自転車を北に向けて帰路につく。帰りは緩い坂道の連続でアシストが要らないぐらいである。これなら水間寺付近も行けたのに後の祭りとなる。



06.水間鉄道「水間駅」は寺院造り



07.水間駅前の観光絵地図、貝塚市は細長いなー

アッという間に貝塚駅に着き橋上駅の道の駅にまたまた立ち寄る。隣りにたこ焼き、お好み焼き屋が有るのでたこ焼きを買い駅のホームで遅い昼を摂る。今日は勿体ないことをしたなー。

難波から乗ったメトロは車両端の窓を開けて車内に外気が入るようにしている。それを何も考えずに閉める馬鹿がいる。梅田駅の駅員に車掌は窓を開けていること、窓は閉めないう、を放送すべきと言って新快速に向かう。

本日の輪行距離：13.5km。調査した橋の数：5。

総歩行距離：10,851.4km。総調査橋数：14,206。

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）、「内畑」（和歌山10号-2）

[お断り]

前回（近木川その1後半）で「・・・今はどちらもステンレス車は新製しなくなった。」と記しましたが、言葉足らずで「今はどちらも写真のような前面もステンレスの車は新製しなくなった」です。ステンレスは固く丈夫だが曲げ加工が難しく、電車の前面が直線の切妻構造になりデザイン上の制約となり、見た目が宜しくない。そのためそれをカバーするため前面だけ鋼製にしたり着色したりするようになった。京王井の頭線では「ステンプラカー」という前面の上半分を着色したプラスチックにした車両が走り出した。編成毎に色を変え、七色揃っていたのを思い出す。