

日本あちこち河川遡行記（第325回）

大阪-8. 男里川（その1）令和5年4月21日（金）晴

春の陽気に誘われ久しぶりの遡行に出かける。岡山駅から乗った「ひかり」は真っ新なN700S系である。外観、内装に大きな変化は無いがハード面での進化が進んでいる。0系から始まり、100系、300系、500系、700系、N700、N700A系と乗ってきたが700Sはその究極の乗り心地である。ユー達が驚くのも当然である。サスペンション、ダンパの装備とスムーズな加速が揺れの無い高速走行を可能にしている。

大阪メトロの難波駅に着き南海特急サザン発車まで5分。急いでホームに向かい5番線の特急に駆け込むとドアが閉まる。30分待つのも辛いので頑張った。8両編成の前の4両に移動し指定席車に乗り移る。昼間の指定車はガラガラ状態で520円を払い「尾崎」に向かう。座席は明るいブルーのシートで尾崎駅で車体を見ると、見慣れた車両とは異なった新型車であった。座り心地は上々でN700Sに負けないぞ。



01. 特急サザンの指定席車に乗車



02. 新型車は座席もブルーだった

大阪府最後の川、8番目の川は泉南の和歌山県岩出市から流れてくる「男里川」である。「おのさと」と読むことを駅西口前の阪南市観光協会の人に教えてもらう。今日は昨日調べて分かった電動アシストレンタサイクルで遡行開始。事前に調べたときは普通の自転車しか無かったが、直前に調べたら電動車を入れたのを知る。これで歩く遡行からレンタサイクルに変更し、ネットで購入したおニューのヘルメット持参で乗り込む。

03. おニューのヘルメットを持参し、電動車で尾崎駅から遡行調査へ

駅西口から海側に向かい直ぐの「紀州街道」を北東に男里川を目指す。1.5kmほど走り最初の橋「兎砥橋」に着く。河口方向



を見れば大きな清掃工場が川向うに建っている。川の右岸側は「泉南市」、左岸側は「阪南市」であるが、河口部の右岸側は両市が複雑な市境になっている。清掃工場はそのややこしい市境にあるので両市が共同で建設、運営している。当方が子供の頃に覚えて市に両市は無く、どちらがどっちに有るのかワカチャーセン！



04. 最初の橋際から河口を見るとゴミ焼却場が



06. 此方「阪南市、阪南市！」

05. 方や「泉南市、泉南市！」



左岸側を上流に向かう。踏切を越え暫し電車が来るのを待つ。サンザン待っても「サザン」は来ず、各停で我慢して上流に向かう。次の両市管理の「昭和橋」の歩道の高欄には両市の市の花、梅とツツジのレリーフが嵌められている。なかなか仲の良い市ですね。



07. 南海本線の橋を各停が通過



08. 「昭和橋」の高欄には両市の市の花が



10. 此方阪南市は「ツツジ」



09. 方や泉南市は「梅」

昭和橋を右岸側に渡り一旦土手道を外れ下の一般道を進む。府道204号線との三差路交差点に来ると、信号機に「男里川」の地名表記が併設されている。この辺りは泉南市男里地区なのである。交差点名に川が追加されたのだ。交差点を右折し川に架かる「男里川橋」に向かう。204号は元の国道26号で大阪湾沿いの多くの市町の中心部を通過している。橋は2車線の歩道部の両側に歩道が後から追加された形式でかつての車優先時代の証拠がここにも有る。車道橋はかつて昭和30年代に流行したゲルバー桁で耐震性向上のための落下防止装置が付けられている。



11. 川名の基になった地名の交差点通過



12. 府道「男里川橋」のゲルバー桁には落橋防止装置が付いています

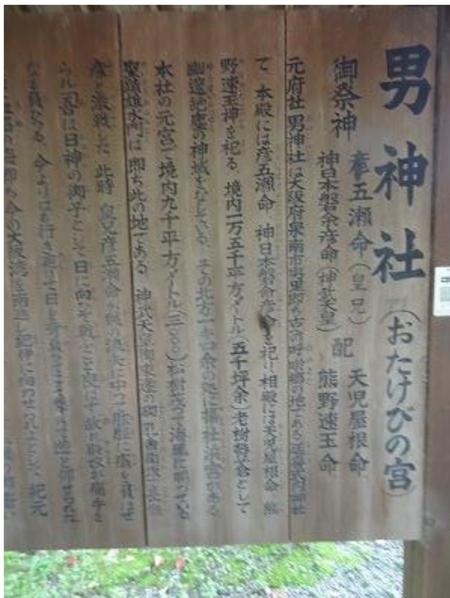
再び右岸側の土手道を上流に向かう。南から支流の「山中川」が合流してくる。この山中川を500mほど進むと今度は「兎砥川」が山中川に合流する。男里川はこの山中川合流点から上流部は「金熊寺川」と名前が変わる。兎と熊の出番である。直ぐに「男神社」の社叢が大きく迫る。丁度昼頃なので昼休みを神社で摂ることにして土手下に降りる。25度を超える暑さにこの神社の森は有難い。灯籠の下には杜若に似た花（姫シャガか？）が咲き乱れている。薄紫色が上品な奥ゆかしい雰囲気醸している。木陰の下の座れる所が少ない遡行では神社の灯籠などの石は有難い。新大阪駅で買った駅弁で涼しい昼を摂る。



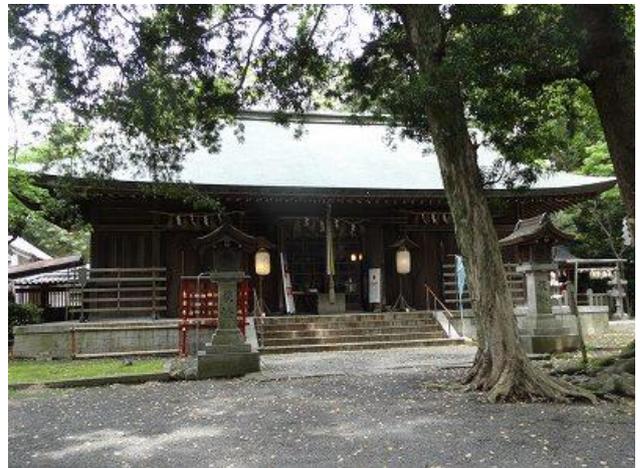
13. 「男神社」の社叢に分け入る



14. 灯籠の足元には早くも夏の花が



15. 「男神社」の歴史が



16. 灯籠の下で昼を撮る

30分の休憩後遡行を再開し国道26号の「金熊寺川橋」の下を潜り調査する。下り線の桁の支承部の錆が相当進んでいる。伸縮装置の下の排水装置が機能していないようで早く手を打たないとあきまへんで！1級国道で初めて遭遇したお粗末な橋である。

17. 桁端部の支承部の錆がひどいね

土手道が所々無くなり、土手下とのジグザグを繰り返して上流部に向かう。電動車の本領発揮である。阪和線を越え次の橋を見ると珍しいタイプのラーメン橋が架かっている。よく見ると橋脚上端部と桁との交点部の形状、

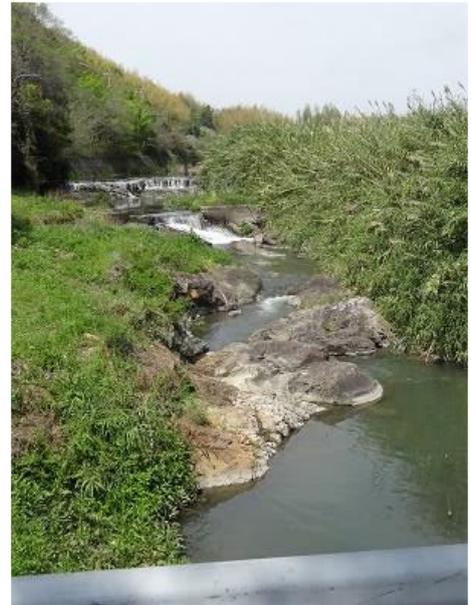


断面が不自然な形をしている。もしかしたら当初の2径間桁橋の支障を取り外し両方を連結したのかも知れんぞ。



18. 桁と橋脚が一体となったラーメン構造の橋は珍しい

平野部から丘陵部に入り、川の表情も変わり上流部の顔になっている。日本の中小河川には中流部が無いか短い川が多い。今の日本はそのようになってきたぞ。



19. 平野部から丘陵部に入ると川にも変化が

阪和道の下を越え「信達六尾」地区の橋を視てここまでとしてUターンし駅に向かう。府道63号「根来街道」を快調に北西に進む。電動アシスト車は心地よい風を受けさせてくれる。20数分ほどで駅近くの公園に着きモスバーガーが有ったので飲み物休憩を取り、暫し休み駅西口に戻る。帰りもサザン指定車をはりこみ、大阪駅で久しぶりの「イカリ」で錨を降ろし食品を買って帰路につく。南海線指定席は何回乗ってもガーラガラだった。

本日の輪行距離：14.5km。調査したは橋の数20。

総歩行距離：11,229.2km。総調査橋数：14,658。

使用した1/25,000地形図：「樽井」（和歌山11号-3）、「尾崎」（和歌山14号-2）