



（写真）松原湾の今津屋八右衛門の碑（北浦撮影）

廻船の歴史研究の発端

幕末の頃、浜田藩は財政が苦しくなっていました。そんな中で、浜田の今津屋八右衛門（会津屋八右衛門と表記されているものもあります）という商人が鬱陵島と密貿易を行って大儲けして、浜田の窮状を救いました。八右衛門は、樺太探検で有名な間宮林蔵（幕府の御庭番＝スパイだった）に捕まって、勘定方（会計係）とともに処刑されてしまいました。

石見の人は、自分を犠牲にして人々を救ったとされる人を後世まで語り継ぐ情に厚いところがあります。芋代官こと井戸正明もきまりをやぶって人々を救ったということで、島根県西部のいたるところに、その顕彰碑（泰雲院碑）があります。今津屋八右衛門もこのような立派な碑で語り継がれているのです。

ところで、一部インターネットサイトには、今津屋八右衛門が鬱陵島だけでなく遠くスマトラ島やジャワ島にまで出かけて貿易を行ったとありますが、それは事実ではないようです。島根県や浜田市のホームページには事実でない部分は記載されていません。

島根県水産試験場長を務められた児島俊平さんは今津屋（会津屋）八右衛門のお父さんの清助さんが大船・阿呆丸を造ったとか東南アジアと密貿易を行ったという話に疑問をもったことが江戸時代の廻船の研究のきっかけになったということです。



381系やくもに別れ「ありがとう、お疲れさま」 最後の活躍振り返る

(2024. 6. 17 山陰中央新報)

381系は、新型車両273系の増備により、5月7日以降は特急やくもの全15往復中5往復のみの運用となった。かつては当たり前のように見られた381系やくもの上下列車の行き違いも写真で狙いにくくなり、沿線は訪れるファンの姿が目立つようになった。

381系のうち、ファンの人気が高かったのが、クリーム色と赤をまとった国鉄特急色だ。記者は国鉄時代の原型に近い姿で残る出雲市側の先頭車（クロ381）が好きで、撮影時は決まって同車両が先頭で走る下り列車を選んだ。一方、反対の岡山側先頭車の写真は少なく「もう少し撮っておけばよかった」と後悔している。

緑やくもは4月、岡山から松江まで乗車した。以前は複線区間などでスピードを出し、カーブの揺れが激しかった記憶があるが、乗車時は思った以上に揺れが少なく、途中眠りにつくほど快適だった。「ぐったりやくも」と揶揄（やゆ）された381系だが、晩年は内装のリニューアルや余裕を持たせた運行ダイヤへの変更の影響からか、かつての悪い印象は薄らいでいた。
(写真は北浦撮影)



北陸新幹線「小浜—京都」の早期着工、沿線知事ら働きかけ…与党議員「米原ルートは終わった話」 （2024. 5. 23 読売新聞）

北陸新幹線沿線などの10都府県でつくる「北陸新幹線建設促進同盟会」は22日、東京都内で大会を開いた。敦賀以西の延伸について、福井県小浜市経由の「小浜—京都ルート」の早期着工に向け、政府・与党などへの働きかけを強化する方針を決めた。

敦賀以西のルートを巡っては、2016年に小浜市を通過して京都、新大阪へ至るルートで決まった。ただ、環境影響評価の遅れや財源確保の見通しが立たないことなどから、46年とされる開業に向けた着工のめどは立っていない。

「米原ルート」求める声も

大阪までの早期延伸を望む石川県内の一部の首長や県議などからは、滋賀県米原市経由で東海道新幹線に接続する「米原ルート」を求める声も上がっている。

大会には沿線7府県や経済界などから約250人が出席した。同盟会の会長を務める杉本知事は、福井県内で7基の原子力発電所が稼働し、関西に電源を供給している現状に触れながら「立地地域のために、小浜—京都ルートなしで振興を図ることはできない。日本の将来のために必要不可欠なルートだ」と強調した。

関西広域連合長として参加した滋賀県の三日月大造知事も「知事として、（小浜—京都ルートの）早期着工と開業が思いであることを明確に申し上げる」と話した。

大会では、駅的位置や詳細なルートを早期に確定した上で、全線開業までの具体的なスケジュールの明示や沿線自治体に過度な負担が生じないように財政措置などを、国に求めるといった決議を採択した。午後には、杉本知事らが与党や関係省庁を回って決議内容の実現を要請した。

水晶宮、エッフェル塔、リング… 万博を彩る「建築物」の意義とは

(2024.4.14 朝日新聞)

歴史的に、万博はユニークな建築に彩られてきた。建築家や技術者たちが、ときに国家と潤沢な資金に支えられ、最新技術を取り込みながら腕を競った。

その起源は初の万博となった 1851 年のロンドン博、会場の「水晶宮」だ。大きな建物はれんが造りが当たり前だったこの時代に、ガラスと鉄骨でできた長さ約 563 メートル、幅約 124 メートル。温室の設計技術の進歩が背景にあった。

89 年のパリ博ではエッフェル塔が造られた。312 メートルの高さは、当時世界最高の建築物の 2 倍近かった。93 年のシカゴ博では、高さ約 80 メートルの大型観覧車が登場。いずれも鉄骨構造の技術の発展の産物だった。

20 世紀前半からは装飾を減らし、合理性や簡素さを追求する近代建築が流行した。その代表例が 1929 年バルセロナ博のドイツ館だ（一度は取り壊されたが 80 年代に復元）。

70 年の大阪博では、日本の建築家たちが、環境に合わせて建築も生物のように成長すべきだとする「メタボリズム」を提唱。タカラ館やエキスポタワーなど、追加、交換できるユニットを組み合わせた建築を試みた。また、天井を膜にした米国館は、空気を送り込んで膨らませるドーム建築の先駆けで、東京ドーム（88 年開業）などに広がった。

2000 年代に入ると、コンピューターによる設計や模擬実験の技術が進歩。曲線やゆがみを強調したデザインが増えた。さらに、建材の環境性能や再利用も注目されるようになった。

いい例が 00 年ハノーバー博の日本館だ。日本の坂茂（ばんしげる）とドイツのフライ・オットーが設計した建物を支えたのは、紙の管。解体後にリサイクルされた。

大阪・関西博では、女性館を設計する永山祐子が、自身が手がけた 21 年ドバイ博・日本館の資材を再利用する。

目玉の建築は、1 周 2 キロの大屋根（リング）。デザインを監修する会場プロデューサーの藤本壮介は「多様な世界がつながりあう時代の象徴だ」と言う。ただ、閉幕後の使い道は、決まっていない。=敬称略（西村宏治）

1 メートルあたり 1720 万円の木造リング 再利用は

会場は全長 2 キロに及ぶ木造の大屋根（リング）がぐるっと取り囲み、その中にパビリオンが並び配置だ。リングは世界最大級の木造建築で、木組み構造の 8 割が組み上がり、9 月中にも完成する見込みという。

会場のデザインを担当したのは、国内外で活躍する建築家、藤本壮介氏（52）だ。トイレや休憩所など 20 施設は、コンペを勝ち抜いた若手建築家たちがデザインした。

だが、建設に向けた課題も多い。

参加国が自前で建設するパビリオンは、当初は 60 カ国による計 56 施設の予定だった。その後、自分たちで建てるのを断念する国も出た。約 20 カ国は施工業者が決まっていな

い。

リングの建設費は 344 億円とされ、1 メートルあたり 1720 万円かかる計算だ。「半年で壊すには高すぎる」との指摘があり、主催する日本国際博覧会協会は移築を含めた再利用を検討中だ。だが具体策は見えていない。

1 月には能登半島地震が発生。「復興を進めるため、万博は延期すべきだ」との議論も出た。万博の建築が本当によりよい未来につながるのか、厳しい視線も向けられている。