



愛研技術通信

展 望：最近徒然に思うこと

専務取締役(統括管理者) 鎌田 務

「戦後最長を更新してきた景気の命脈がいよいよ尽きようとしている」と朝日新聞の社説(7月2日)にありました。しかし大企業はともかく中小・地域企業は、期間中ずっと低価格に下押し圧力のかかった「デフレ景気」のため、なかなかその恩恵に与らない「格差景気」であったように思います。もう少し強くいうと、「利益なき繁忙の時代」であったというべきかも知れません。

このような中でつい最近、社長から「変化を捉えて、新しい時代の創造と持続可能な経営体質への取り組み強化」についての重要なメッセージがありました。また、新聞誌上では温室効果ガス、原油高の高騰、食糧ショックなどの話題でもちきりです。このような社内外の動きからみて、ここ2、3年が「愛研」にとっても、一つの大きな節目を迎えるような気がしてなりません。これに関連して営業担当の統括管理者の立場から、私の直感的な見方を2つの視点から述べてみようと思います。社員皆さんの意見なり感想をお聞かせください。

本年度の我が社の品質目標は、『「心のこもったコミュニケーションを実践して苦情と不適合を削減」』です。しかし、『コミュニケーション』というキーワードには、もっと広くて深い意味が込められているように思います。

そもそもコミュニケーションという以上、双方向性は欠かせません。会社から顧客、経営者から管理職、管理職から一般社員への一方的な発信だけなら、それは単なる「アナウンスメント」と呼ばざるを得ません。

しかし社内の現状を見る限り、双方向的な対話を十分に行っているかといえば、正直?…。その背景には、「ご題目として理解はするが、積極的に対話(コミュニケーション)するところまでは・・・」という我々自身の姿勢に問題があるような気がしてなりません。確かに、他者と対話を重ねても短期間にプラス効果がなかなか現れない、見えにくいということであつて消極的になってしまうのかも知れません。しかし積極的に働きかけるメリットは、本当はないのだろうか。

例えば、お客さんに対して、会社の業務に関するだけでなく、その背景にある地道な取り組みの全容を、時間をかけて伝え、質問に耳を傾ける、また、会社の業務に関するだけでなく、一住民としての立場から様々な新たな市場や情報について率直なコメントが得られたら、それは次のコミュニケーションや業務活動へのヒントになるはずです。

コミュニケーションの対象はお客さんだけに限りません。社員同士、そしてその家族たちと、双方向に発信し合う、情報を交換し合う、学び合う機会を重ねた上で、地域社会や市場に次の呼びかけができれば、愛研という会社のメッセージには、他社にない厚みと温かみを感じられるのではないのでしょうか。

4年に一度の閏年にあたる2008年は、多彩な年である予感がします。もう既にその予兆が始まっているように思います。例えば、1997年に採択された京都議定書の約束期間が1月から本格的に開始されました。これをきっかけに、2013年以降の排出量について先進国と開発途上国での対立が活発化しました。また、8月には北京オリンピックが開催されます。

ついこの間、北海道で開催された洞爺湖サミットでは、温室効果ガスを2050年までに現状から少なくとも半減をめざす長期目標を全ての国で共有を目指すことで一致しました。しかし、2050年という後40年しかありません。今回のサミットでは、中期目標は合意に至りませんでした。2050年に半減するなら10年後の2020年ぐらいに排出量を減少に転じさせねばならないでしょう。そうすると、省エネルギー技術や二酸化炭素の回収、貯留技術の普及にとどまらず、あらゆる分野での革新的対策が必要になってくると思います。当然我々業界も、直接的にせよ間接的にせよ、その影響下にさらされます。

10年後というと、私もそろそろ会社を現役引退しているであろうから、いまの20~40代の現役社員に託することになる20~40年後の「愛研」を直接みることは適いません。しかしいまのままの「愛研」ではないであろうことは、容易に想像できます。そういう意味で、今後の10年というのは「愛研」にとって大きな変化の途上の年でもあるといえます。とりわけここ数年の動向が大事になってくるでしょう。

2020年。日本では65歳以上が人口の4分の1を占め、地域経済は抜本的な質的变化を迫られるでしょう。そのような変化の中で、自社がどんな成果品を、どういう人たちに、どんな位置づけで買ってもらうのか。そのために必要な経営戦略の柱として、何が必要で、それに対してどこまで実現可能か、どんな価値を社内外にもたらすことができるのか、長期的な展望と、それを実現する短・中期目標に十分に配慮した上で、物事を決めていく必要があるように思えてなりません。

品質管理に終わりが無いと同様に、社会的責任への取り組みにも、決して終わりはない。だからといって、ただ何となく続けるだけでは、成長もさらなる愛研文化も生まれてこない。大切なのは、展望をもとに足元をしっかり固め、常に将来を見通すことを忘れずに、顧客や社会とのやりとりを通じて成果と課題を確認し続けることが大事。

コミュニケーションの輪を広げて、バランスのとれた持続的成長をめざす新たな愛研文化を切り拓く機会を積極的に設けていくつもりです。

掲示板：法令・告示・通知

水道水質基準と水質管理目標設定項目の一部を変更 厚生省が省令など改正へ

改正の経緯

水道水の水質基準は、水道法に基づく「水質基準に関する省令」によって定められており、水道水はその基準に適合する水質でなければならない。また、水質基準以外にも、水質管理上気をつけるべき項目を水質管理目標設定項目、毒性評価が定まらない物質などを要検討項目と位置づけている。厚生労働省は、同省令などを改正して、水質基準や水質管理目標設定項目の一部を改めることとし、パブリックコメントの聴取を始めた（厚生労働省、2008年6月13日）。

改正のポイント

- (1) 水質基準に関する省令の一部を改正し、塩化ビニルなどの樹脂の原料やフィルム洗浄剤などに使われる1,1-ジクロロエチレンに関する水質基準を廃止する。同項目については水質管理目標設定項目に追加し、その目標値を「0.1mg/L以下」とする。また、有機溶剤などに用いられる「シス-1,2-ジクロロエチレン及びトランス-1,2-ジクロロエチレン」に関する水質基準を新たに定め、その基準を「0.04mg/L以下であること」とする。
- (2) 有機物（全有機炭素：TOCの量）に関する水質基準を現行の「5mg/L以下」から「3mg/L以下」であること」に改める。
- (3) 水質管理目標設定項目の一部を改正し、「アルミニウム及びその化合物」を追加し、目標値を「アルミニウムの量に関して、0.1mg/L以下」とする。
- (4) 塩素処理の過程などで生成されるジクロロアセトニトリルの目標値を現行の「0.04mg/L以下（暫定）」から「0.01mg/L以下（暫定）」に、同じく塩素消毒の際に塩素と有機物が反応してできる副生成物である抱水クロラールについても現行の目標値「0.03mg/L以下（暫定）」から「0.02mg/L以下（暫定）」に改める。
- (5) 農薬類の対象農薬リスト中の有機リン系殺虫剤であるE P Nに関する目標値を現行の「0.006mg/L」から「0.004mg/L」に、同じくクロルピリホス（殺虫剤）についても現行の「0.03mg/L以下」から「0.003mg/L以下」に改める。

施行日

これらの改正にあわせて、水道法施行規則や検査方法に関する告示など関連規定の一部を改める。改正省令等は、2009年4月1日に施行される予定。また、それらの施行にあわせて、水質管理目標設定項目の変更などに関する通知が出される予定。



愛車歴：I love Chevrolet Astro

測定営業部 安野 敏広

うーん非常に困った。書くネタが全くない、思い浮かばない。時間ばかりがあつという間に過ぎてゆく。外は夕立が降ってきた、雷もなってきた。これはきっと誰々さんが、原稿を早く出せと怒っているに違いない？ そうだ、前号で三輪慎一郎さんが、趣味の映画鑑賞のことを書いていた。俺も趣味のことで書こう。

あれ、俺って趣味がない。車……？ 免許を取って21年余り、いろいろな車に乗ってきた。高校を卒業してすぐ買ったのが、トヨタのソアラ、当時斬新なデザインでカッコよく、あこがれの車を手にしたのだが、事故でつぶしてしまった。次に買ったのが日産のグロリア。でも、すぐに飽きてしまい、また、ソアラを買った。そしてまた次もソアラ。年式は違うが同じ車種の車を3台も乗ってしまった。

次は違う車にしよう。何がいいかなって思っている時に、手にしてしまったのが、アメ車の雑誌だった。雑誌を読んでいると段々欲しくなってくる。もともと左ハンドルの車にも憧れていた。軽い気持ちで、アメ車屋さんに車を見に行った。これがいけなかった。そこには、俺の欲しいシボレーアストロがあった。色もイメージ通り、エアロパーツもイメージ通り、欲しい、欲しい……値段が高すぎる……でも欲しい……いや、今日は見に来ただけ……欲しい……お金払えない……でも明日には無くなっているかも……欲しい……あれ、ハンコ押しちゃった。買っちゃった。見るだけのつもりで来たのに買ってしまった。嬉しい、あこがれの車を手に入れた、でも、お金払えるのかな……払うしかない……やっぱり嬉しい……。このシボレーアストロという車を買った時は、嬉しさと、やばい本当に買ってしまったという、ちょっと複雑な気持ちになってしまった。おそらく俺の愛車歴の中でも、特筆すべき事件であった。

それから、ランドクルーザーブレード、そして今のベンツ。いろいろな車に乗ってきた。わかったことは、アメ車は、作りが雑、ベンツは作りがよいが、壊れると、修理代が異常に高い。この前も壊れた。くそっ、また修理代が、……ということで、車は国産車が一番、うーん勉強するのに時間もかかった、お金も、計7台、15,000,000円、かかりすぎた。これは趣味ではなく、ただの車好きなのではないか？

何か趣味を見つけよう。もっとお金のかからない趣味。車……小さい……そうだ、ラジコンでも始めようかな。

流域生態系を考える (第8回)

- 三河湾の漁業生産を支えるはずであった植物プランクトン -

私たちは、「海」は広くて深いことは良く知っている。しかし、どれほど広く深いかを知っている人は意外に少ないのではないだろうか。海は、地球面積の約71%を占め、その深さは、大部分が「3000mから6000mの海」といってよく、その平均水深は3800m、日本一の高さを誇る富士山がすっぽり入る深さである。しかし我々が身近に感じる海というと、海水浴をする波打ち際から漁船が往來する200m以浅の沿岸海域といわれるようなところまでで、海全体からすると高々7-8%しかすぎない。

このような海域は、陸からの淡水の影響下にあり、栄養塩が豊富で底層に沈降した栄養塩も水深が浅いため、有光層に回帰しやすく、プランクトンが増殖して、生物活動の活発な海域になっている。反面、生物活動が活発であることは、それを求めて人間活動も盛んになり、様々な海洋汚染問題が生じやすい海域でもある。例えば、富栄養化した東京湾や三河湾では、赤潮が頻繁に発生し、過剰の有機物を底層に沈降することにより内湾の貧酸素化を招いている。また植物プランクトンの中には魚毒性種や貝毒原因種なども存在し、それらの消長は魚介類の生産にとっては大きな社会問題である。

内湾における栄養塩の供給経路としては一般に、(1)流入河川による負荷のほか、(2)湾内底層水の湧昇または鉛直混合及び(3)湾外水の流入による補給が考えられる。このうち、鉛直混合は単に強風によって誘発される場合のほか、強い潮汐流や流速の早い河川水の流入によっても誘発され、そのような場合には、(1)と(2)との、あるいは(2)と(3)との複合補給が起こることになる。

田中らは、三河湾を例に植物プランクトンの増殖・消滅メカニズムについて、栄養塩供給様式の視点からまとめている(田中・佐野 1980、田中 1990)。それによると、植物プランクトン群集の爆発的増殖は大雨後の陸水の流入及び気象擾乱などによる鉛直混合を契機にして始まることが多い(図)。

このようなときには一般に、光合成活性(P_{max})は高められるが、その後のプランクトンの増殖(クロロフィルaの増加)に伴い栄養塩量は次第に減少する。これに平行して光合成活性も次第に低下し、ある臨界値に達した後、群集の増大は止まり、群集は次第に消失(クロロフィルaの減少)して、沈降有機物の分解により再生産された栄養塩が下層に蓄積する。次の鉛直混合が起これば、再び下層の栄養塩は表層に供給され、植物プランクトン群集の増殖サイクルがまたスタートすることになる。但し、このときの植物プランクトン種は、前の種と同じであるよりは別種である場合が多い(Tanaka et al. 1988)。このようにして、1年のうちに異なった組

成の群集の増殖-消滅が何度か繰り返されることになり、その交代には栄養塩のみならず日射量、水温、塩分濃度の季節変化も大きく関与していると考えねばならない。

降雨あるいは鉛直混合が起こらない時期や海域では、主に有光層内でのバクテリアの分解活動や動物プランクトンの排泄による栄養塩供給が、一次生産と動物プランクトン生産を維持する上で重要な役割を担っていることはよく知られている。しかし、赤潮が多発するような内湾域では、この動植物プランクトン間の平衡関係が弱く、植物プランクトンの大増殖は一層加速されやすいとも考えられる。つまりこれは、漁業生産を支えるはずであった植物プランクトンの多くが採食されないままに短期間に海底に達してしまい、これに連動して底層には多くの栄養塩が蓄積されると同時に、貧（無）酸素化による底生生態系の壊滅も起こしやすい。このような環境では、気象擾乱等による海水の鉛直混合が極めて生態系安定の鍵になっている反面、それはまた赤潮発生の危険な鍵になっていることが強調されなければならない。

流域環境が持続可能であるためには、人間活動に伴う物質移動は、森から海に至る物質循環系に緊密に絡み込まれていることを理解しなければならない。水循環、物質循環、隣接する生態系における相互作用などの観点から、次回以降もしばらくの間、海の話の続きよう。

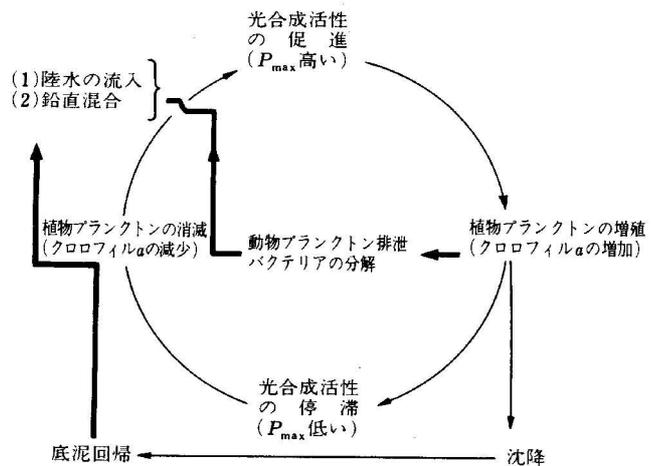


図 三河湾における植物プランクトン群集の増殖動態と栄養塩供給様式の関係(田中・佐野, 1980)

編集後記

今月号の記事は、いつもより多彩な内容になりました。

鎌田専務の展望記事は、ここ10数年、ただ忙しいだけでなかなか営業利益に連動しない時代であったという分析に、何か合点のいくものでした。いずれにしても、(株)愛研の将来展望は、特に20~40代の現役社員の双肩に掛かっていることは間違いのないところで、これは社員にとって激励のメッセージと言えなくもありません。とても良い記事を寄稿して下さいました。編集子(T.T)も何かの縁で(株)愛研に世話になったわけですが、当社が何時どのように大化けするか、とても楽しみにしています。

また、安野さんからは、車好きが昂じて、今までに買い換えた愛車歴を語ってくれました。投資した総額が15,000,000円という。車の免許もない、車も買ったことがない(買ってやったことはある)編集子にとってただただ驚きの一言。

「ソアラ」のエンブレム(象徴?)は、鷲(あるいは鷹)の翼と上半身、ライオンの下半身をもつ伝説上の生物であるグリフォンをイメージしているそうです。若い頃、3台も同じ車種にこだわったのもこんなところにあったのかも? 一方、シボレーのエンブレムはそのデザインからボウタイ(蝶ネクタイ)とも呼ばれていますから、こうなると現在の安野さんのイメージからは相当かけ離れているか?

(T.T. 2008.7.10 記)

