

危惧する前に手を打とう

加藤 健治 (S43 卒)

1 . はじめに

“日本かわうそが絶滅種になった。”一方“山口県では絶滅危惧種の月の輪ぐまが許可なく鉄砲で打てなく、人、作物に被害”との報道を聞きました。私は子供の頃、蝶の採集、植物採集を趣味にしていました。近年は、採集はすべきでないと考え、観察のみにしております。そのような中、報道された現象と、山、道端など、近年、気付いた現象と重なりました。

2 . 気付いた現象 事例

(1) 林

人工の植林に加え、山裾の竹林が拡大している。竹の根は地中より横にはっていき力は大きく、(地すべり増加の一つの原因と言われてはいますが、)動物、昆虫の食料源の多い雑木林が負けている。ボランティアで竹狩りに参加してきましたが、一部特定地区しか力が及びません。



写真、図表等は、本文と関係のないイラストです。

(2) 草

秋の七草など道端で見られなくなり、観賞用として栽培され、山野草として売られています。美しい花の咲くものは、特に、山奥でも採集され売られ減少しています。

先日、孫が”道端にあった、ススキに似たこの草なあと”と、持ってきたので、調べてみると、私の昭和の植物図鑑に載っておらず、図書館の最近の図鑑で“セイバンモロコシ”という外来種であることが判りました。背が高く赤っぽいススキのようで、造成地でよく見かけます。ゼロから始まる造成地域では、植物世界戦争が起きています。以前急激に増えたセイタカアワダチソウが衰える中、種が多く上空（太陽の光）を制覇するセイバンモロコシが圧倒しだしています。強いものが容赦なく制覇する世界戦争が見れますが、強者は人間の役には立つ食料にしにくいのが残念です。弱いものはあぜや畑、田など人間が助けてくれるところのみ生き残るしかなく、魚の養殖と同様、人間の補助を必要とします。

造成地、道路が造られると、植物の世界は世界戦争のかっこうの場になり、動物の食料になりにくいものが制覇していきます。今まで、セイタカアワダチソウに対して日本のススキは善戦してきましたが、同じイネ科の非常に良く似た高さのセイバンモロコシがススキにとってかわることを危惧しております。

(3) 蝶

ヒョウモンチョウ類は山の蝶と経験上、思っていたところ、近年、町の中で、南の蝶のはずのツマグロヒョウモンが東海地方でも見られだした。アゲハチョウ類、シロチョウ類など蝶も、どんどん減った中でなぜ、この蝶が回りで見られだしたのか、調べてみると、食草はすみれ科、パンジーを食草にしているようだ。（蝶の愛好家にはよく知られている話のようです。）



農薬、造成で蝶が激減している中、クス、生垣のかしを食べるアオスジアゲハ、かたばみを食べるヤマトシジミ、当たり前かもしれないが、食草のある蝶しか見られなくなった。蝶も見たければ一種の養殖で、食草木を育てれば復活できる可能性がある。

3 結び： . 危惧する前に手を打とう

いろいろな動物を絶滅危惧種に指定して守ろう、ということも大切です。しかし、それ以前に、食草、食木を育てる活動を拡げることが、時間がかかるかもしれませんが、起きる前に手を打つ活動と考えております。それが、ボランティアの活動だけでなくもっともっと大掛かりにすることが、大切ではないかと考えております。いろんな現象が周りで起こっており、“危惧する前に手を打とう”に対してもっと貢献せねばと考えております。

(おわり)

乗馬の楽しみ

平 忠明 （昭和39年卒）

私が乗馬を始めたのは4年前の10月からで、丁度丸4年になります。そのきっかけは、2008年北京オリンピックで注目された、乗馬選手の最高齢記録と報道された“法華津寛”さんに触発されたことです。氏は昭和16年生まれで私より1才年長で、2012年のロンドンオリンピックでも全種目を通じての最高齢選手の世界記録を更新されています。

私は小・中学校時代、ジョンフォード監督の西部劇映画の虜になり、モニュメントバレーを幌馬車、騎兵隊が馬で疾駆する雄姿に魅せられました。法華津さんの映像を見て、その時代に胸をときめかした心臓の鼓動が蘇り、憧れていた乗馬に挑戦するなら今しかないと思い立った次第です。

その当初、今思うと無謀にもとすべきか、乗馬クラブのレッスンをまったく受けずに、外乗・乗馬から始めたものですから、1年半の間に4回落馬の憂き目に遭遇しています。もっとも危険な落馬は、2010年7月モンゴル高原乗馬ツアーの時ですが、大草原の約1 Kmの直線コースを、5人毎に分かれて駆け足の競争をし、ゴール直前に私の馬が横っ飛びした結果、私の横を並走していた方を巻き添えにして、2人が見事に落馬しました。モンゴル馬は、日本の木曾駒、道産子の原種とほぼ同じ体型で、同じ側対歩走行（前足、後ろ足が片側同方向に動く）の馬ですが、スタミナは桁違いで、テレビで年1度開催の祭り“ナーダム”で紹介されているように、軽量の子供が騎乗すれば20 Kmは駆け

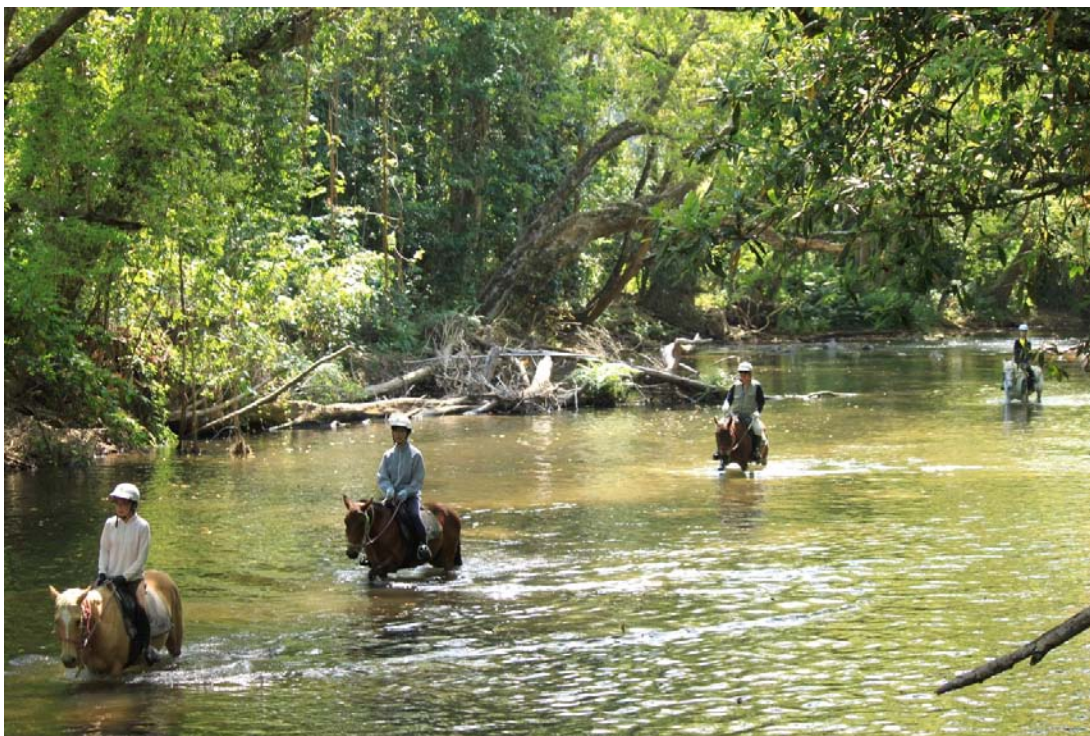


ます。今回、体重が80Kg未満の観光客相手なら（それ以上は原則お断り？）
駆け足で4～5kmの全力疾走は問題なく、私の落馬時も時速45kmは出ていた
とのことでした。

幸いにも、計4回の落馬においても骨折などの大けがをすることなく済んだ
ことと、乗馬に対する恐怖心も特に感じなかったので、現在は虚心坦懐に、横
浜乗馬クラブでの週2回のレッスンと、合わせて外乗・乗馬を楽しんでいます。

海外での乗馬は、モンゴル以外に2010～2011年にかけて、濟州島、バンクー
バー、クライストチャーチ（2012年、2月大地震の前年、12月）、中国新疆地
区、ケアンズです。濟州島で驚いたのは、旧王朝時代から罪人の流刑地であ
り、韓国で最も貧困とされていたところが、約30年前全斗かん大統領の大号
令で、“一大リゾート地・観光化”を目指して、今や最も所得水準が高いとこ
ろに変貌し、海外からの観光客であふれていることです。

また、日本の鎌倉時代の2度にわたる元寇の役では、当時の元帝国は日本侵略
にあたり、その約100年前から濟州島を占領し、用意周到にもモンゴル馬を送
り込み軍馬育成と軍事教練を行っていたとの話を聞かされました。（幸いにも
いわゆる“神風”により、モンゴル軍は撤退し、日本は侵略を免れました。）
持ち込まれたモンゴル馬は韓国馬と掛け合わされて繁殖したようですが、確か
に背丈はほぼ同じで、坂道を駆けあがる推進力はモンゴル馬と同じ感触でし
た。ただし、持ち込まれたモンゴル馬が、700年後には、競走馬として高速走
行により適している正対歩（ヨーロッパ系のサラブ、アラブ等）に進化してい
るのには、驚きました。



オーストラリア・ケアンズでは、乗馬最後の日に、隊列を組んで亜熱帯林を流れる河を遡上する貴重な体験をしました。ここの馬はすべてヨーロッパから持ち込んだサラブレッド系ですが、亜熱帯気候で蒸し暑いため、馬は川に行くとなると大喜びです。泳ぐのも得意で、足がつかなくなると犬かきで上手に泳ぐので、騎乗している人は胸あたりまで水につかりながら鞍にまたがってればよく、極めて快適な“水浴”となりました。

また、興味ある話でしたが、オーストラリアでは、川にはワニがいるため危険とされていて、時には人や家畜が巻き込まれることもよく知られています。今回のケアンズの川でも、ワニはいることはいるのですが、この一帯は近くの亜熱帯林から豊富な雨水が絶えず流入するため、底が透き通って見えるような清流でした。そこでは、体調が20 cm 以上成長しないため、至って臆病な馬も気にしないとのことです。ワニが大きく成長するには、栄養分の高い（濁った水）の環境が必要で、成長のためには、川を移動することになるようです。

この1年は“燃料電池自動車”関連のコンサルタントの仕事で多忙のため、もっぱら、外乗・乗馬は国内になっています。北海道から、九州まで経験しましたが、なかでも釧路平野の湿原・高原一帯が最も雄大で、速足・駆け足で馬を走らせていると、気分爽快になります。本年6月末には、摩周湖外輪山の第1展望台（一般観光客用）の丁度反対の峰（第3展望台）まで乗馬で駆け上がり、快晴にも恵まれ周囲20Km カルデラ湖の眺望を満喫できました。その山道は、一般登山道でなく、地元の牧場の馬のみが許可されている、いわゆる道なき道で、クマザサ、白樺の木々を分け入ってのまさしく行軍の気分でした。当日、たまたま年1回摩周湖の調査に来た営林局職員2名もご一緒に、ロープを伝って摩周湖湖面まで下りての環境調査（かつて世界1の透明度と言われていた）の大変貴重なお話を聞く機会に恵まれました。

「乗馬の楽しみ」の最後にご紹介したいこととして、日本は世界に先駆けて、高齢者社会に突入しています。私も、後5年もすれば後期高齢者という年代になっても、乗馬の良いところは、水泳と同じく全身の筋肉をバランスよく駆使することが要求される運動で、健康維持にきわめてすぐれているということです。特に、駆け足等のスピードに対して、全身から余計な力が抜け、人馬一体の感触を得られるようになれば（これが難しいのですが）、ストレス解消にはこれに勝るものはありません。

さらに、「乗馬の楽しみ」の一つに、素敵な友人に出会えることです。私の一番の乗馬友達は、御年89歳で、熊本土官学校を卒業後、青森県七戸の陸軍軍

馬調達部で終戦を迎えられた、大先輩にあたるH・T氏です。氏とは、3年前1月、青森の”地吹雪乗馬ツアー”で一緒して以来ご懇意にさせていただき、良き目標にしたいと願っている次第です。今年、H・Tさんの乗馬仲間と御殿場のビッグマウンテンに一緒した時、乗馬クラブの“ホームページ”のブログ記事「本日のゲスト」を拝借し、ご紹介します。

ビッグマウンテン、ブログ、「2012,03 15 本日のゲスト」より転載

最高齢更新！！ いや～・・・頭が下がります。88歳,78歳,74歳,70歳,37歳・・・（注釈 現在89歳）

ビッグマウンテンの騎乗最高齢を更新していただきました。本当にすごいことです。皆さん歩くだけではなく、トロント（速足）、キャンター（駆け足）全てこなす・・・。それもスペシャルコース（1日5時間）ですよ。

さらに、大笑いしたことがあります。「若い方の2人は元気に走ってください。」って言われて、・・・?? 「ところであの方は何歳でしたっけ?」「確か、70歳じゃない?」「ええ・・・??」（注釈“実は私：平のことで”）

確かにこの頃は70歳でも皆さん元気です。でも、さすがにびっくり！！笑わせていただきました。

Bomber 高橋（注釈 ビッグマウンテンのオーナー）

京機会の、特に後輩にあたる若い方の皆さん、この記事を読まれて皆さんの今後の生き方に何らかの刺激を受けていただければ、私にとってはうれしい限りです。

—— 京機短信への寄稿、宜しくお願い申し上げます ——

また、原稿が切れてきました。投稿、お願い致します。

【要領】

宛先は京機会の e-mail: jimukyoku@keikikai.jp です。

原稿は、割付を考慮することなく、適当に書いてください。割付等、掲載用の後処理は編集者が勝手に行います。宜しくお願い致します。

野次馬話 第57話 「ジェンダーフリー」

S43 卒 遠藤 照男

「男女」という言葉を「女男」に変える提言をする、女兒に愛らしい名前をつけず男児に雄大な名前をつけぬ運動をする、運動会の競技を男女混合にする、雛祭りや鯉のぼりで遊ぶ男女児差を排除する、「桃太郎」ではなく「桃子」の劇を演じさせる、児童の段階からセックスと避妊の授業を行う。これらは全て新聞雑誌に掲載されたものである。良妻賢母なんてとんでもない。夫唱婦随なんて聞いたら目を回す。

「ジェンダーフリー」って何だろう。吊るし上げに会うといけないので、余り深く追求することは避けるが、市井の男女にとっては、無理やりに男女の違いを無視し、差別につながるものとして「らしさ」を否定する運動にしか見えない。「男と女は同等であっても、同質ではあり得ない。」と言うのが、ジェンダーの本来のあり方ではないのか。

そもそも、ジェンダー (Gender) とは、後天的・社会的・文化的性別のことを言い、セックス (Sex) が先天的・生物学的な性別を示すことと区別される。しかし、実際には「どこまでがジェンダーでどこまでがセックスなのか、明確な境界はつけ難しい。

それが、「ジェンダーフリー」運動となってくると、「社会的文化的性差から自由になる」運動、換言すれば、「社会的文化的性差であるジェンダーに拘束されず、個々人がその資質に基づいて果たすべき役割を、自己決定出来るようにしていく。」運動となるらしい。性別が性差に置き変っている。日本の運動は英語でいう「ジェンダー・イクオリティ」になるうか。

「ジェンダーフリー」運動を進める団体にも幅があり、様々な考え方があるようで、「性差を否定し、男女の相違を認めない」考えもあるようだが、完全に男女の区別を解体すると、女性を対象とする保護・優遇措置まで否定し、マイナス効果を招くことになる



中部工場見学報告

松本航（機械システム学、スマイル所属）

8月30日・31日の二日間にわたり、京都大学工学部物理工学科機械システム学コース主催により中部工場見学が開催されました。協力いただいた京機中会中部支部および各企業の皆様には篤く御礼申し上げますとともに、今後のさらなる発展をお祈りいたします。

初日、JR名古屋駅からほど近い産業技術記念館（トヨタミュージアム）に集合ののち、短時間ではありますがひと通り自由に見学させていただきました。戦前の豊田自動織機で使用されていた工場機械をはじめとする多数の実物資料や、研究開発プロセスの解説から、日本が誇るトヨタブランドがどのように形成されてきたのかを読み取ることができ、非常に興味深い展示でした。

午後からはデンソー高棚製作所を見学させていただきました。生産機械の立ち並ぶ中をAGVが駆け抜ける、極限まで自動化された光景に目を奪われましたが、同時にベテラン社員の方々が手作業で「カイゼン」を行う現場や、安全や品質管理をはじめとする作業員に対する教育の充実も見てとることができました。つづいて同敷地内のデンソー学園では、工業高校課程の生徒や、技能五輪練習生の方たちの実習を見学させていただきました。自分より年下の少年少女たちが一心不乱に汗を流す姿に感動するとともに、自分たちのような大学生・院生が今後卒業・入社したとして、彼らとどんな関係を築くのだろうかと考えてしまいました。

デンソー安城荘に宿泊させていただいた翌日、2日目はヤマハ発動機本社組み立て工場を見学させていただきました。こちらは昨日とは違いラインに多くの作業員が貼り付き組立を行っていたのが印象的でした。見学後は安全技術に関する講演をいただき、車相互や路面との通信によって安全を確保するという技術の将来性について考える機会をいただきました。

午後はヤマハ掛川工場にてピアノ製作を見学させていただきました。前述の2工場よりさらに人の手が多くかかっており、また最終的に人間のセンスに頼る工程があったのも印象的でした。技術講演ではグランドピアノの設計についてお話しいただき、「完成されつくした楽器」ではなく、さらなる探求

が必要なのだということを知ることができました。

今回、工場見学を通じて多くのOBの方と接する機会をいただき、非常に感謝しております。今後も、工場見学や交流会などを予定しておりますが、その際はより多くの先輩方にご協力いただけるよう学生会執行部として努力してまいりますので、応援よろしく申し上げます。

24 年度関東工場見学 報告

京機会学生会 SMILE

大山勇己 (マイクロエンジニアリング専攻 修1)

2012年9月25日から27日までの三日間に亘って関東工場見学が開催された。例年は1泊2日の日程のところ、京機会関東支部の諸先輩方のご協力と数々のご縁の結果、2泊3日での実施となった。参加者は総勢23名。例年にくらべ学部生の割合が多いメンバーとなった。

はじめに訪れたのは日本航空の羽田整備場である。まずは羽田空港の発着場が一望できる会議室で概要説明をしていただいた。概要説明していただいたOBの秋本聡広様の快活な様子に皆驚いていたように思う。その後、2班に分かれて整備場の見学にいった。整備場ではちょうど777機がM整備と呼ばれる五年ごとの大型整備に入っているところ。塗装が半分以上剥がされていたのはじめジャンボ機であることに気付かなかった。機体のすぐそばまで近寄らせてもらうことができ、ジェットエンジンやタイヤの内部構造までつぶさに観察することができた。個人用として写真撮影も許可いただいたので、参加者は皆夢中で撮影していた。整備場は基本開放状態で、数分おきに飛行機の離着陸の轟音が聞こえてくるのが新鮮だった。

その後は部屋に戻り、昼食と合わせて機械系の仕事紹介と質疑応答。交通というサービス業の中で、運行管理、内装設計など機械系の活躍の場は多いということが知れた。

次は電車にて日本たば



こ産業様(以下JT様)の生産技術センターのある錦糸町まで移動。乗換が多く2本ほど電車を逃し、30分以上の遅刻になってしまい引率者としてJT様に対して非常に申し訳なく思う。今回の最大の反省点である。

JT様の生産技術センターは東京スカイツリーのふもとに位置する。駅から真っすぐの道でスカイツリーが真正面にくるので速足ながら皆興奮した様子だった。到着して早速概要説明のあと、工場見学。ほのかにたばこの葉の香りが漂う工場内で、爆音とともに大量にたばこを生産する機械。ひとつの製品を如何に効率よく生産するかということに特化した機械には凄まじさすら感じた。見学後の質疑応答での、OBの馬場英寿様のお話が非常に印象的だった。ともすれば批判の対象になりがちなたばこであるが、吸わない方への配慮は徹底しつつも商品を求めるお客様がいる限り、いかなる場合でも商品を届けることが大切だというお話に、技術者としての信念を感じた。

その後はJT様のご好意で、センター近くの中華料理店を貸し切ったの懇親会を設けていただいた。多くの機械系の先輩が駆けつけてくださり、非常に盛況な会になった。OBの方はベテランの方から若手の方まで活発に話される方が多かった。締めに学生代表として挨拶させていただいたのだが、緊張と酔いも相まって要領を得ない挨拶になってしまい、恥ずかしく思う...

2日目は前日の反省も踏まえ、班別の移動で三菱重工業様のある相模原まで電車移動。大幅な遅れなく相模原で再集合し、そこからは三菱重工業様のバスで相模原製作所まで移動。相模原製作所は、主に汎用機・特車事業部の製品を作っている。工場見学ではエンジン用の小型ターボチャージャーから船舶やビルの自家発電用の大型ディーゼルエンジンまで幅広いまさに機械系というような製品の製作過程を見学させていただいた。見学後の昼食を兼ねた質疑応答で東日本大震災後、福島での放射線対策がれき処理用の特殊車両も製作しているというお話を聞き、機械系の仕事の社会への貢献の大きさを感じた。

その後、旭化成様のバスにて、旭化成川崎製造所までしばしの移動。2日目ですでに疲れがたまっているのか、参加者の多くは夢うつつであった。移動中神奈川県沿岸の工場地帯が一望でき、起きている学生は興奮して写真を撮ったりしていた。

川崎製造所に着き、まずは概要説明。担当していただいたお姉さんがお綺麗な方なので男性陣は内心喜んでいただいていたのではないかと思う。説明後は2組に分かれての見学。見学したのは主に合成ゴム類を製造するセクションだったのだが、



まず印象に残ったのは無数に広がるパイプと材料を反応させるためのドームである。化学系の製品は反応促進・制御のため機械製品よりも多種のガスを用いるからだという。また、制御室を見学しているときに部屋中に警告音が鳴り響いていた。非常事態なのかとおもったら、職員のかたは冷静に対応している。聞くと、エラーによる警告音はしょっちゅうあるらしい。品質の良い製品をつくるためにはどうしても機器の検出精度を上げざるを得ないらしく、日に数百回のエラーは当たり前だという。化学物質を扱う難しさの一端を聞いたように思う。

見学後、川崎駅付近にバスで移動し、旭化成様にご用意いただいた懇親会に。この日の懇親会には今回の見学先企業様以外の関東支部の方も駆けつけてくださり、規模としては初日以上の会になった。この日の料理も中華であったのには内心おかしくて笑ってしまった。修士の学生はもちろんのこと学部生も自ら積極的に話しかけていた様子は非常に嬉しかった。また、三菱重工業の大崎様、旭化成の浜下様はご引率いただいた榎木先生の先輩にあたる方々で、先生が普段見られない表情をされていたのが印象的だった。

3日目、朝はカフェでスーツで朝食とビジネスマンごっこをしつつ、電車にて新杉田駅まで移動。IHI様の横浜事業所に到着して、まずは概要説明。まずは第一工場の見学。ここでは原子炉にもちいる部品の製作現場を見せていただいた。そこらじゅうで原子炉の側壁や点検用ハッチなどが作られており、またそれらを加工する巨大なプレス機や燃焼炉の大きさに圧倒された。その他天然ガス貯蓄用タンクなど巨大な設備を作っているが、それらは創業当初の造船で培った溶接技術が根底にあると聞いて、技術の継承の大切さを感じた。次に生産技術本部を見学した。こちらでは打って変ってロボットなどの精密製品を見ることができ、技術の振り幅に驚いた。

見学後、質疑応答では質問が絶えず、移動時間がぎりぎりになるほどであった。

その後、急いで商店街を抜け杉田駅へ、そこからは一本で大森海岸駅まで。3日の見学会の最後は大森海岸駅すぐのディスコ様本社ビル。まず到着して本社ビルの綺麗さにみな言葉を失っていた。まずは社内のレストランで昼食。その後概要説明していただいたのだが、説明いただいた大崎茂彦様のプレゼン力に皆圧倒されていたように思う。そこから2班に分かれて社内見学ツアーとなったのだが、ここでも社内の綺麗さに驚いた。社内に25mプールにフィットネスジムまであってカルチャーショック。中でも一番特徴的だと思ったのは本社に事務部門と研究開発部門が同居していることだ。聞けば、お客様が訪ねる本社に技術を持つ人間がいる方が適切な対応が出来るからということなのだが、それを維持し続けるには相当の苦労があるのではないかと思う。

見学後は3班に分かれてシャーペンの芯の加工体験をした。直径1mmに満た

ない芯を折ることなく10分割以上にしてしまう技術には驚いた。
その後の質疑応答では、かなりぶっちゃけた質問がつづき、活発な質疑応答になった。

帰りの羽田からの飛行機は濃厚な3日間のことが思い出され格別なフライトになった。

こうして、遅刻等のトラブルはあったが全員怪我なく2泊3日の日程を終えることが出来た。参加者はみな積極的に質問し、質疑応答の時間が足りないと思えるほどだった。また、今回は初めての2泊3日ということもあり、例年以上にバリエーションに富んでおり、非常に充実した会になった。参加者からも有意義な時間が過ごせたとの声が多数寄せられている。このようなすばらしい工場見学が開催できたのも京機会関東支部幹事として取りまとめくださった野村総合研究所の能勢幸嗣様をはじめ関東支部の皆様のご協力があったからだ。また、この見学会をリーダーとして関わったこと、多くのOBの方、参加学生と縁を持てたことを嬉しく思う。この場を借りて、工場見学にご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。



1. 日本の輸出競争力を検証する

2012.9.20 大和総研

ドイツの「ブランド力」、韓国の「マーケティング力」に復活のヒント

<http://www.dir.co.jp/souken/research/report/japan/monthly/12092001monthly.html>

<http://www.dir.co.jp/souken/research/report/japan/monthly/12092001monthly.pdf>

- ◆経済見通しを改訂：2012年4-6月期GDP二次速報を受け、2012-13年度の成長率見通しを改訂した。改訂後の実質GDP予想は2012年度が前年度比+1.8%（前回：同+2.2%）、2013年度が同+1.2%（同：同+1.4%）である（→詳細は、熊谷亮丸他「第174回日本経済予測（改訂版）」（2012年9月10日）参照）。
- ◆日本経済のメインシナリオ、及び、リスク要因：今後の日本経済は、様々な景気下振れリスクを抱えつつも、メインシナリオとして、[1]震災発生に伴う「復興需要」、[2]米国・中国経済の持ち直し、[3]日銀の追加金融緩和、という「三本の矢」に支えられて、緩やかな景気拡大が続く公算である。日本経済が抱えるリスク要因としては、[1]「欧州ソブリン危機」が深刻化、[2]地政学的リスクなどを背景とする原油価格の高騰、[3]円高の進行、[4]将来的な経常収支赤字化、の4点に留意が必要である。
- ◆日本の輸出競争力を検証する：今回のレポートでは、ドイツや韓国との比較などを通じて、日本企業の輸出競争力を検証した。本邦企業の輸出競争力は、電機セクターを中心に大幅に低下している。わが国の政策当局は、[1]日銀が更なる金融緩和を行って円高に歯止めをかける、[2]日本経済の円高耐久力を高める、[3]円高を逆手にとった積極策、という「円高に対する3つの防波堤」をバランスよく整備すべきである。さらに、日本企業は、ドイツからは「ブランド力」の構築、韓国からは「マーケティング力」の強化などを真摯に学ぶ必要があるだろう。

2. 鉄鋼業界生き残りのカギは？

2012.9 東レ経研

－ 厳しさを増す経営環境、新興国需要取り込みで活路を拓けるか －

http://www.tbr.co.jp/report/tbr_report/industry/index.html

http://www.tbr.co.jp/pdf/report/ind_g009.pdf

- ・世界最高水準の技術力を背景に、構造不況業種から力強い復活を遂げた日本の大手鉄鋼メーカーの収益環境が再び厳しさを増している。
- ・業績悪化の背景には、世界的な景気先行き不透明感による鉄鋼需要の伸び悩

み、スプレッド（鋼材価格—主原料価格）悪化、中韓メーカー増産による競争激化、円高がある。

- ・新興国需要の増大により、世界の鉄鋼需要は中長期的に年率5%程度の安定成長を続けると見られる。新興国台頭により日本をはじめとする先進国のプレゼンスは相対的に低下している。
- ・新興国需要の増加により鋼材に求められる質も変化している。日本の大手鉄鋼メーカーは世界最高水準の技術力を誇り、自動車鋼板等高級鋼に強みを持っているが、汎用品を中心とする新興国需要への対応も迫られている。
- ・日本の大手鉄鋼メーカーは、高級路線を堅持する一方で、新興国需要の取り込みも図っている。海外メーカーとのアライアンスを強化する新日本製鐵、ベトナムでの高炉建設の事業性検証を開始したJFEスチールの取り組みが注目される。

【キーワード】 鉄鋼メーカー、鉄鋼需要、主原料価格、スプレッド、中韓メーカー増産、需給緩和、業績悪化、円高、内需縮小、輸出減少、新興国需要、需要の質の変化、高級鋼、汎用品、再編、新日鐵住金、JFEスチール、アルセロールミタル、ポスコ、宝鋼集団、ベトナム高炉建設

3. 対象顧客に自社製品の価値を認めてもらうには？ DIAMONDonline <http://diamond.jp/articles/-/24803>

「あなたは、営業のプロフェッショナルですか？」と問われて、「イエス」と答えられる人はどれくらいいるのでしょうか？ あなたの周りにも「営業の達人」の1人や2人はいるはずです。彼ら彼女らのプロフェッショナル・スキルは努力の賜物であり、一朝一夕に身につくものではありません。では、営業プロフェッショナルのスキルを習得する近道はないのでしょうか？ それは、営業活動のなかにあります。日々営業活動をするなかで困っていること、わからないこと、迷っていること等々が、「営業目標を達成するために最も重要な成功の鍵」なのです。これを発見し、解決することで、営業プロフェッショナルとしてのスキルはおのずと培われます。

4. 新しい日本企業のためのイノベーション 常勝経営 nikkei BPnet 第8回 サイクロン掃除機を発明したダイソンの「価値づくり」の秘密 <http://www.nikkeibp.co.jp/article/tk/20120921/323934/?ST=jousyo&P=1>

日本の「ものづくり」で最も得意とされてきた自動車産業においても、アジアの追い上げは激しくなっています。アメリカでは、ホンダ「アコード」やトヨタ「カムリ」といった日本車が長年、自動車市場を席卷してきました。しかし、アメリカで急速に売れ出しているのは韓国ヒュンダイ（現代自動車）の「ソナタ」です。

5. 世界の中の日本： 若者が担う日本経済再生 JBPress

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/36122>

東日本大震災の発生から1年半が経過した。今も日本人の多くが日本経済の再生は震災復興から始まるという思いを共有している。日本人として、大震災直後に日本人が見せた底力、思いやり、モラルの高さなどを誇りに感じなかった人はいないはずだ。だからこそ大震災の悲劇の克服が起爆剤となって、バブル崩壊以来20年以上続く日本の停滞に終止符が打てるのではないかと期待した。あるいは、終止符を打たなければならぬと決意したはずだった。

6. 日本企業の「大人」だけが知らない「学生フォーミュラ」に集う若者たちの実力 JBPress

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/36116>

今年もまだ夏の気配が濃い9月初旬（3～7日）、静岡県小笠山総合運動公園、愛称「エコパ」で10回目を数える「全日本学生フォーミュラ大会」が開催された。

7. 「知的基盤整備特別委員会」中間報告書について 平成24年8月 ～知的基盤整備・利用促進プログラムの推進～

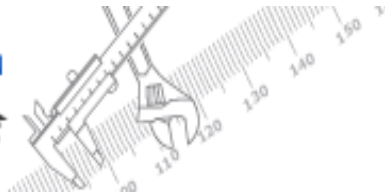
http://www.meti.go.jp/committee/summary/0003843/report_01.html

経済産業省は、産業構造審議会及び日本工業標準調査会の合同会議である知的基盤整備特別委員会（委員長：北澤 宏一 独立行政法人科学技術振興機構顧問）において、ユーザーの視点に立った、わかりやすく使いやすい、知的基盤の新たな整備・利用促進の方針及び方策を検討してまいりました。平成24年4月から計4回にわたり議論し、今後の新たな整備・利用促進方針及び具体的方策を盛り込んだ中間報告書として取りまとめましたので、公表します。

中間報告書（分割版）

http://www.meti.go.jp/committee/summary/0003843/pdf/report01_01_01.pdf

http://www.meti.go.jp/committee/summary/0003843/pdf/report01_01_02.pdf



報告

ご挨拶

朝夕めっきり涼しくなってきましたが、皆様お変わりありませんでしょうか。9月の大会からはや一ヶ月が経過し、新体制での活動も軌道に乗ってまいりました。現在は、車両の設計と、新パーツのテストを中心に活動を行っており、11月上旬には2013年度車両の概要をお伝えできるかと思えます。

新しいエンジン制御とテスト走行

10月11日に、琵琶湖スポーツランド様をお借りし、車両のテスト走行を行いました。大会でトラブルによりストップしてしまったエンジン・電装システムの修理確認を行い、主に2013年度車両に採用する新しいエンジン制御をテストしました。

新しい制御ですが、制御エンジンのヘッド部分を加工し、カムの角度を読み取るセンサを追加しました。従来は、クランクの角度の情報のみで点火時期を制御しておりましたが、カム角も読み取ることで、正確にエンジンを制御できるようになりました。リタイアしたトラブル



追加したカム角センサー



エンジンの調子は良好

の原因のひとつに高回転域における過剰な点火による電装部品の温度上昇があっただけに、この改良はエンジンの信頼性向上が期待できます。今後さらに調整を詰めていけば、エンジンのレスポンス向上やパワーの向上も可能となるでしょう。

上智大学技術交流会

10月13日に、上智大学の学生フォーミュラチーム主催の技術交流会が行われ、KARTからプロジェクトリーダーの大橋(B3)と車両統括担当の松岡(B3)が参加しました。午前の部では有力校の設計担当による、チームでの取り組みや2012年度の車両に盛り込んだ技術についての講演が行われ、KARTも松岡が単気筒エンジンの採用と車両の軽量化についての内容で講演を行いました。他大学も空力付加部品の設計や解析についての講演などがあり、それぞれの大学の特長を生かしたアドバイスが展開されました。

午後からは、全体でのフリーディスカッションとなり、各校から集められたテーマに沿って設計担当が独自の意見をぶつけあったり、寄せられた質問に対して回答をおこなったりと、全国から集まった32校による設計開発技術の活発な交流がはかられました。