



KUSHIRO WEST ROTARY CLUB 2012~2013 (平成 24 年~25 年)

釧路西ロータリークラブ会報

創立 昭和 45(1970)年 6 月 8 日 承認 昭和 45(1970)年 6 月 10 日



2012~2013 RI テーマ 「地域のために未来への奉仕」

《例会日：毎週月曜日 12:30~13:30》

《例会場：釧路全日空ホテル 釧路市錦町 3-7》

会長 坂口 裕二 幹事 井岸 武雄

■クラブ事務所■

釧路市幸町 14 丁目 1-1 ノースコートサンスイ 2F

TEL(0154)23-6175 FAX(0154)23-6123

《本日のプログラム》 2月25日 12:30

普通例会

会員卓話

《次回のプログラム》 3月 4日 18:00

夜間例会

ひな祭り家族同伴例会

2013年 2月25日(月) 第27回 通算1997回

【点鐘】 坂口会長

【ロータリーソング斉唱】「それでこそロータリー」

ソングリーダー：金田 剛 会員



【お客様並びに来訪ロータリアンの紹介】

坂口会長より

釧路南RC 第2500地区 第7分区ガバナー補佐 長江 勉 様

釧路南RC IM 実行委員長 安藤 整治 様

【会長挨拶】 坂口会長



こんにちは。今年の冬は全国的に雪が多いようで、特に日本海側は連日、かなりの量の降雪があり、JR が運休したり、空の便にも影響が出ているようです。昨日のニュースで知ったのですが、札幌市は当初、年間の除雪費を 150 億で予算計上していたようですが、すぐに足りなくなり年明けに 20 億追加して、それでも足りなくまたさらに 20 億の追加予算を組むとのことでした。今まで何度か札幌から転勤してきた人から「釧路は寒いけど、雪かきをする事が少ないからすごく助かる」という話を聞いたことがあります。先日のクラブフォーラムで「釧路の子どもは釧路の事を良い所とっていない子が多い」という意見が出ましたが、ここ最近の夏の避暑地としての釧路の評価の高さと共に、雪が少なくて過ごしやすいというのも釧路を PR する一つの強みになるのではないかなと思ったところです。以上で本日の会長挨拶といたします。

【幹事報告】三木幹事



- ・ 釧路南RCより釧路南ロータリークラブ創立30周年記念誌
- ・ IM登録料について

【委員会報告】

○例会運営委員会 加藤委員長より3月プログラムのご案内

○親睦活動委員会 大場委員長より

本人誕生 中村会員 奥様誕生 鶴田会員・三木会員・中村会員

その他 JAICA ビジター 長江ガバナー補佐・安藤整治様

☆ 本人誕生 坂口会長より中村会員へ記念品贈呈 バースディソング

○3月4日 ひなまつり家族同伴例会となっております。締め切りは28日となっておりますが、たくさんのご出席をお願い致します。

【来訪ロータリアンよりご挨拶】

○長江ガバナー補佐



釧路西ロータリーのみなさんこんにちは。ただいまご紹介いただきました第7分区のガバナー補佐の長江でございます。今日は安藤IM実行委員長とIMの開催についてのお願いにあがりまして、西クラブさんにお伺いするのは今日が3回目ということでございます。ガバナー補佐になりまして8ヵ月となりますが、坂口会長はじめ皆様方には大変クラブ運営に対しまして一生懸命取り組んで頂いております事に心より感謝申し上げます。

先週の土曜日にも開催いたしましたけども第5回目の会長幹事会を終えたところです。会長幹事会を開催するにあたりまして坂口会長、三木幹事さんにおかれましては、活発なご意見やご助言等をいただきましてですね。大変助かっているところでございます。また、10月16日には西ロータリークラブさん、井岸幹事さんがご逝去されたということでここに謹んでご冥福を祈りするとともに哀悼の意を表したいと思っております。井岸前幹事には闘病生活の中、最後にお会いしたのは、西ロータリークラブさんのガバナー公式訪問の席が最後で会長幹事表敬訪問の席で、体調の悪い中いろいろと幹事としての役目をまっとうされ、会長幹事会を終わって退席された私も、井岸幹事の思い出は地区の青少年の関係ですとかそういった面でも色々関わったことがあります。色々ロータリーに感じてお世話になることがたくさんありました。本当にこの地区のロータリーにとって、本当に大切な人を亡くされ、何とお悔みを申し上げたらいいのか残念でならない。また、ライラセミナーにつきましては、こんなことがあっていいのかということがおきまして、西ロータリークラブの皆様方には大変ご迷惑をおかけし、心よりお詫び申し上げます次第でございます。

さて、IMのテーマですけども、会員増強につながる行動を起こそうということで決定をいたしました。例年会員増強3%目標に掲げ、各クラブさん取り組んでおりますが、現状はなかなか退会者も多くて、会員増強につながらないというのが現状でございます。そこで今回のIMでは会員増強と会員維持について7分区のロータリアンの皆さんと何かいい方法がないのかということで、そういうIMにしたいという風に思っておりますので、皆様方の多くの参加をよろしく願います。また今日は貴重な時間をいただきまして誠にありがとうございました。よろしく願います。

OIM 実行委員長 安藤 様



皆さん、こんにちは。今回のIM 実行委員長を仰せつかりました安藤でございます。先ほどガバナー補佐の方からほとんど言われてしまいまして、私の方からはほとんどありませんけれどもただ一つ、うちのクラブも前回までは20人っていう規模になっておりました。このままですとまったくロータリー運営ができないのではないかと瀬戸際でありました。たまたま、IMの今回の国際ロータリーの田中作次R1会長です。会員増強についてみんなで頑張るってやろうじゃないかという様な

形で、作次作戦という様なことでやられてらっしゃいました。我々のクラブも今回頑張りました4名の増員ということで、とりあえずぎりぎり20名をなんとかセーブしたなということで思っています。ただ本当に今この厳しい中でのクラブ会員増強というのは、クラブ運営のために一番大事な根っこ部分ではないかという風に思っています。今回IMでは、その根っこ部分をですね、みんなで現状の認識をしながら、その突破口を全会員で見つけ出せば今回のIMは成功になるんじゃないかと、今回例会で出てきましたがIMに関する費用の件も出ておりましたが、費用に見合う様なIMにして行かなければならないと肝に銘じてやろうと言う決心を致しました。また、第2部には皆様とIMのゆうべ、頭を使った後は楽しい懇親会にしたいと思っておりますので、多数の皆様の参加をお願い致します。

【本日のプログラム】 担当 理事会

■会員卓話・・・松田会員 ～冬道の融雪剤のお話し～



暦の上では、2月4日に立春を迎えておりますが、この道東地方では、3月の彼岸過ぎまでは、まだまだ冬景色が続きます。この期間中、圧雪やアイスバーン路面での車の運転には、皆様相当に注意を払われている事と存じます。ここで、現在では冬の交通に無くてはならない融雪剤について、お時間をいただきお話をさせていただきます。

1990年代初頭に、粉じん問題の高まりによって、国内でのスパイクタイヤの製造・使用が原則禁止となり、冬の道路・交通事情は一変しました。以降、タイヤメーカー各社はスタッドレスタイヤの開発や改良を重ね現在に至っておりますが、いかんせん、金属製のピンとの比較では、今だ氷上性能には多少なりの課題を残しております。この90年代を起点として、国道や高速道路を中心に交通事故防止の観点から、融雪剤の存在がクローズアップされ、その使用数量も年々増加傾向にあります。その種類としましては、塩化カルシウム、塩化ナトリウム、また、塩化マグネシウム等を一定量混入した混合塩、あるいは塩化カルシウム水溶液が一般的です。原理は、路上の水分が凍結する前に、これらの薬剤を散布して路面の凝固

点を低下させ、凍結する温度をより低くする作用（氷点降下）、簡単に言うならば水分を凍りにくくするという作用や、凍結した冰雪を溶かす性質を利用するものであります。小学校の理科の実験で行なった、氷の入った容器に塩を混ぜると氷の温度が急激に下がり、そこに入れたジュースが凍ってアイスができるという作用を利用したものです。飽和溶液での塩化ナトリウムの氷点は -21.2°C 、塩化マグネシウム -33.3°C 、塩化カルシウムで -51.6°C となり、後者へ行くほど、この溶液の凍り始まる温度は低くなりますが、逆に効果の持続性は低くなり、価格も高くなって行きます。また、化合物の場合は、周辺へ及ぼす環境問題やその取扱いに難があらわれます。その結果、現在使用されている融雪剤は、価格や性質上のバランスまた安全性の面から、自然界に存在する塩化ナトリウムの使用が主流となっており、その比重も高まっております。

特に、北海道の部分だけで申し上げますと、まず第一に含水率1%未満という規格が求められています。これは冬期間、塩自体がその含まれている水分によって凍ってしまい、まるで石のように固結してしまうため、別途ボイラーによる乾燥工程を加えた、コストのかかる塩となっています。ちなみに本州では3%未満という基準です。その他、純度や結晶の粒径分布の基準に加え、有害物質の種類と基準値では、国の排水基準の省令よりも厳しい、北海道が独自に定めた条例基準を満たしたものとなっており、本州で使用されるものと比較し、より品質の優れたものが求められ、使用されております。この理由としては、北海道の自然環境保護の観点と、食糧基地としての安全性が重視されているものと思われる。

現在、国内で主に供給されているのは、官庁の設計単価によるコストの関係上、比較的安価な中国産が主流となっております。道内でも今シーズン、高速道・国道ではほぼ全量に近い数量で中国産天日塩が使用されております。しかしながら、世界的な規模でソーダ用など工業用の塩の需要の伸びに、供給増加が追いつかず、この中国産の塩についても年々価格が上昇しており、その価格についてのアドバンテージは少しずつ低下しております。融雪用として輸入される中国塩は、主に山東省の沿岸地域で製造されております。3年ほど前になりますが、塩田とフレコン工場の視察に、当地山東省の濰坊市と萊州市というところへ参りました。山東省は、黄河の流域にあり、広大な平地で収穫される農作物は、中国の食糧基地の役割を果たしております。また黄河の河口部から半島状に海岸線が長距離にわたって拡がり、水産物の漁獲においても中国有数となっている地域です。塩田は、海岸線から2km程度離れた平地に盛り土をして、20~30mほど掘り下げた所より地下水を汲み上げるといった簡単な構造ですが、この地下水自体が海水で、塩田へ直接汲み出されるのです。一帯は、土壌も黄色く荒野の様相で、その中であって、さながら見渡す限りの水田地帯のような風景が広がっております。中国産塩の薄茶色の結晶は、塩田の土壌の色＝黄砂であると現地で再認識できた次第です。この地域は、夏には 40°C 近く上昇する日もあり、比較的強い風の日などは、まるで熱風のごときで、天日塩の結晶ができるまで平均40日程度しかかりません。その後、黒いシートを被せて一定期間、野積みされ、水分を抜いたのち粉砕工場へ運ばれて完成品となります。通常、同じ天日塩の製造でも、オーストラリア西海岸での製塩工場では出荷まで3年程度かけて造られます。もちろん用途も規格も違うため一概には比較できませんが、ここでは相当なスピードで塩が出来上がります。しかしながら、この沿岸地域一帯は工業地域として急速な発展を見せており、それに伴う環境汚染も深刻で、水質についても年々悪化しているのは事実です。特に鉛の含有率は数値が高まっており、現地の製塩メーカーでは、よりよい水質を求め他地域へ移転するなど対策に苦慮しております。この地域では、当然ながら基準値以下の製品も製造されていると思われ、より安価なこの規格外品を輸入・納入する業者も出てこないとは言いきれません。官庁への納入の場合、当然ながらサンプリング時には正規品を使用するため、品質検査で不合格になることは無いのですから。製塩所で、融雪用としての用途の他、何かに使われるのかと聞いたところ、地元の人々の食用塩にもなっている他、漬物用として工場で使用されていることを知り驚きました。何より、一次加工されて日本に輸入される山菜などにもこの塩が使われているのかと若干不安になりました。

ここで、日本国内での話題に移させていただきますと、融雪剤の使用される道路について、供用される道路の管轄によって、高速道路は3つのネクスコ(旧日本道路公団)、国道は北海道と沖縄県では開発建設部、本州では8つの地方整備局、道道は9か所の総合振興局が管理し、そして以下各々市町村道に分かれます。北海道での年間使用数量は推計で、高速道路で約28,000トン、国道で約33,000トン、道道で約10,000トン、札幌市役所でも約5,000トンの使用が見込まれ、他の市町村道での塩カル等の使用数量も合わせると、全道で10万トンに近い数量になると予想されます。全国の高速道路では実に23万5千トンもの数量が使用されます。なかでも、東北地区や北陸・中部地区については、意外にも北海道の高速道より使用数量が多くなっています。これには夏タイヤで走行する車両が混在することも影響していると思われます。

毎年秋になると各管轄官庁から、「融雪剤」ではなく「凍結防止剤」あるいは「粒状凍結防止剤」としてそれぞれ使用予定数量が告示され、競争入札によって1年ごと入業者が決定されます。落札した納入業者は、告示された数量は最小限用意、もちろんシーズン途中で欠品をきたした場合にはペナルティーが科せられるため、実際にはそれ以上の数量を準備しなければなりません。しかしながら、3月までの期間中、天候状況などにより予定使用数量に達しない場合、以前には70%に満たない年も実際にはございました。が、そうした場合は、次シーズンの11月まで半年以上も保管しなければならず、デッドストックとなりまた、営業倉庫での保管費用がかかります。たとえば告示数量が2,000トンの場合、通常は2,400トン程用意しますが、暖冬で設計数量の7割1,400トンしか使用されなかった場合、1,000トンもの余剰在庫が発生することとなります。かといって、確実に次のシーズンで落札できる保証はありませんので、思いのほかリスクが多く容易な事業ではありません。

国道での道路維持業者(年間を通しての維持作業)についても、特殊な業種ではありますが1年契約と複数年契約での競争入札によって決定されます。が、北海道開発局への風当たりや、前政権下での年間予算の削減によって、道路補修工事等や維持作業にかかる工事金額は年々縮小され、そのなかにあっても人員の確保は必要であり、両面の狭間において、ここ数年は大変苦勞されているようです。国道を通行していても、雑草が茂っていたり、舗装の傷み具合が顕著に見て取れるのもこのためです。また、融雪剤の道路以外の使用としましては、空港やその周辺において、飛行機の機体に影響の少ない非塩化物の尿素系やエチレン系の特殊な物質が使用されておりますが、道路用と比べれば3倍~5倍以上もする非常に高価なものとなっております。

その他としましては、「防滑剤」として砂や小砂利も使用されます。こちらは、字のごとく滑り止めに限った用途となり、飛散したりその上に降雪した場合にはその都度大量に散布されます。国道では㎡あたり100g程度といわれております。ちなみに、凍結防止剤では場所や高低差にもよりますが20~50g程です。従って、この防滑剤を使用した際には、春先の路肩には相当量の堆積土が発生し、業者による除去と処理の費用がかさみ、また景観の点からも問題点がございます。おもにオホーツク地方ではこちらが主流となっておりますが、道路状況は決して良いとは言えず、圧雪・アイスバーンの区間が多く、国道利用者からは相当数のクレームが開発道路事務所には入っているようです。また、定着剤として、塩カル水溶液を併用することにより、車にベト付き汚れや錆びの発生につながります。

塩化カルシウムや塩化マグネシウムの特徴として、潮解性といって結晶自体が常温でも溶けやすく、路面は濡れた状態になります。逆に塩化ナトリウムは、散布後は路面が乾燥状態になりますが、道路が白くなり目立ちます。これにより塩ナト散布後に、通行する一部の方から、塩の撒き過ぎであるとか、車が錆びるとの苦情が入る場合もありますが、以外にも、塩ナトは水洗いで比較的容易に流し落とせるのです。職業とされている大型トラックの運転手さんからは、このような苦情はありません。何せライフラインに準ずる製品や地域産業製品を運搬するに当たって、より安全に通行できる道路環境が一番なのですから。開発局では凍結防止剤の使

用にあたっては15年前に出された‘マニュアル案’が残っているだけで、国道における凍結防止剤の確固たる指針が存在する訳ではありません。従いまして、現在は、散布基準や散布量は各道路事務所の担当係官のさじ加減にかかっているといっても過言ではありません。

今冬早々の11月24日、鶴居村で起きた衝突事故では、政府高官を含む3名の台湾人旅行者が亡くなるという痛ましい事故となりました。外国の高官が亡くなったとのセンセーショナルな話題が新聞テレビ等で報道されました。その影響もあってか事故後には、この道路エリアでの凍結防止剤の使用規制が緩やかになりました。係官の中には、凍結防止剤の使用量増加＝予算オーバーとのことから、使用量を規制されることもあります。道路状況が悪く道路利用者から幾らクレームがあっても、道路維持業者独自では、開発局係官からの許可がなければ、作業ができない仕組みになっているのです。近いところでの実例としては、釧路管内に隣接する国道の峠では、登り側ではアスファルトの露出した乾燥状態であるのに対し、山頂を境として降りた瞬間、下り坂で全面アイスバーン状態という危険な道路状況に激変するのは、明らかに担当する開発道路事務所の考え方の違いによるものです。新しい政権へ移行したのですから、心機一転、行政機関の皆様にも、国民の命と財産を守るために、何が確実に有効なのか、何を求められているのかを見極めて、実行していただきたいと思います。もちろん自己責任の中にあっても、いつ自分自身が、事故の加害者なり被害者になるとも限らないのですから。

いずれにしても、冬・夏の道路状況に関わらず、安全運転を心掛けて参りましょう。以上、冬の融雪剤についての事情をお話しさせていただきました。ご清聴、ありがとうございました。

《例会運営委員会 加藤委員長》

2月25日	在籍数 28名	出席免除者 6名	出席義務者 27名	「編集:佐久間会員」
	名誉会員 1名	出席者 21名	欠席者 6名	出席率 77.8%

会報委員長:	佐藤 和彦	副委員長:	山本 秀基	
委員:	佐久間 好明	金田 剛	櫻田 美香	小泉 和史