

月刊 利根白石新聞

第000141号 発行 利根白石株式会社 TEL 0278-24-1635 本誌販売管理課 FAX 0278-23-7980



梅雨時期「気象病」と呼ばれる肩こり、頭痛、体のたるさを訴える患者さんが多いが、疲労回復の食べ物と言えど、やはり豚肉が疲労に効くビタミンB1、牛肉の約10倍含まれているので、脳に栄養を送り機能をサポートします。

六月上旬は青梅が収穫できる時期です。梅を塩漬けにしたり梅シズを作る家庭も多いと思います。梅の果実にはクエン酸が最も多く小さな粒にレモン1個の2倍くらい含まれていてクエン酸は血液をサラサラにし血流を改善して免疫力を高め、胃炎や胃がんの原因となるピロリ菌の活動を抑制する効果も認められています。疲労回復にも効き、梅干しの歴史は古く平安時代中期の日本最古の医学書「医心方」に熱はれを除去、精神を安定させ、手足の痛み、半身不随、マヒ、口が渇くのを止めること、梅の果を塩漬けやくんせいにした物が薬として役立てられていた事が書かれています。その薬効をものがたるおのよう、平安時代村上天皇が梅干して病気を治したとの言い伝えがあります。その梅干(おどし)にとれた梅だった為縁起物とされ、今でも受け継がれて見物物にされる人がいらっしゃるようです。減塩や赤じそ、はちみつ漬け、ひとつづつ何百円もする梅もあり作る人の気持ちや心が伝わり、来ます。食べました。

ある本から 心+XII

『六月は旧暦で「水無月」と呼びます。梅雨の季節であるのに、なぜ水が無い月と呼ぶのでしょうか。諸説ありますが「水無月」の意味は「水の無い月」ではなく、「水が多い月」だという説もその一つです。

大和言葉の「みづなき」に「水無月」という漢字が当てられました。この「水無月」の「無」は、「の」の役割をする連体助詞で「水の月」となります。要するに、「水が無い」のではなく、「水の月」の意味であるということです。

さらに「無」という漢字には、「無い」という意味のほか、「草木が豊かに茂る」という意味があり、「蕪」「蕪」「蕪子」などの名に使われています。

京都では、六月三十日に年末までの半年間の無病息災を祈念して「水無月」という名の涼い汁は和菓子を食する風習があります。蒸し暑くなる七月を前に、改めて大自然の恵みである水と農作物への感謝を深めたいものです。



「あつという間に春が過ぎ去り、季節は梅雨に移り変わり始めです。気候の変化は体調管理に気を配り、農作物に感謝し、心から喜びの行方と思いを込めて。」

(前月号の続き) 2050年カーボンニュートラルに向けて② ~TOYOTAの水素チャレンジ~

5月22日~23日、富士スピードウェイで開催された24時間耐久レースに出場した1台の車にモータースポーツファンの注目が集まりました。その車とは「ORC ROCKIE Corolla H2 コンセプト」。その名の通り、トヨタのカロラスポーツがベース。ただし、燃料は水素!! しかも市販されている「MIRAI」のような燃料電池車ではなく、「水素エンジン」を搭載しています。「MIRAI」は水素を燃料に発電し、その電気でモーターを回す電動車ですが、水素エンジンは水素そのものをエンジン内で燃焼させて動力を生み出して走る、内燃機関の車です。もちろん、水素エンジンでレースに参戦するのは世界初! そんなだけでも話題性は充分ですが、加えてレースドライバーの中に、「MORIZO」とトヨタ自動車社長、豊田章男氏の名前があることも話題となりました。豊田社長は以前から「MORIZO」というドライバーズネームでレースに出場してきまして、今回のレースには特別の思いがあったようです。いわく、「水素という爆発のイメージを多くの方が持っていますので、安全を証明するためにも私がドライバーとして参加したいと思っています」とレース前に語っています。トヨタ自動車にとって、「カーボンニュートラル」への取り組みは24年前のハイブリッド車「プリウス」の発売以来、四半世紀にわたって取り組んできた課題であり、その手法もハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気自動車、燃料電池車、そして今回の水素エンジン、と様々な方向からアプローチしています。そうした中、昨年秋の「カーボンニュートラル宣言」以降、「カーボンニュートラル=電気自動車」という風潮がマスコミの報道に見られることに対し、豊田社長は警鐘を鳴らし、認識を正すため次のような試算を紹介しています。

全部EVに置き換えた場合、夏の電力使用がピークのときには、電力不足に陥ります。解消には発電能力を+10~15%にしなければなりません。これは、原発で+10基、火力発電で+20基の規模に相当します。それから、保有を全てEVにした場合、充電インフラの投資コストは約14~37兆円かかります。(中略) 生産で生じる課題としては、電池の供給能力が今の約30倍以上必要になります。能増コストとして約2兆円。それからEV生産の完成検査時には充電をしなければならず、現在EV一台の蓄電量は家一軒の一週間分の電力に相当します。年50万台の工場とすると、日当たり5,000軒分の電気を充電することになる。火力発電でCO2をたくさん出し、各家庭で使う日当たり5,000軒分の電力が単に(検査で)充電される。そのことを分かって政治家の皆さんがガソリン車をなくそうと言っているのか。是非、正しくご理解いただきたいと思っています。

(以上、トヨタタイムズ 2021.1.8より)

自動車工業会の会長でもある豊田氏は、今年3月に行われた自工会の記者会見で、日本の強みを生かした、カーボンニュートラルへの道筋について語っています。それはつまり、個々の優れた技術を組み合わせる「複合技術」だと言います。その中でふいにふたつ、水素とCO2から作る「e-fuel」やバイオ燃料などのエネルギー業界での技術革新です。こうした新しい燃料の技術革新と、日本の自動車産業が築いてきた高効率エンジン+モーターの複合技術によって大幅なCO2削減が期待できるというものです。こうした取り組みも、カーボンニュートラルに向けて有効な対策の1つになるでしょう。

耐久レースに出場した水素エンジン搭載のカロラスポーツは、サーキットを358周(走行距離1,634km)して24時間走り続けました。途中、作業のためピットに入りましたが、エンジンではなく電気系統のトラブルによるもので、入場には及びませんでした。しかも、これも出場目的は入場することではなく、走行中の水素エンジンに関するデータを収集することで、その為に数10キロの機材を載せていました。24時間耐久レースという過酷な環境で、課題を洗い出す為に集めた膨大なデータが、今後、水素エンジンの未来を切り開き、カーボンニュートラルに対する選択肢がまた一つ増えることを期待します。