

### 目次

52年度景気の見通し	(1)
— マクロでは上半期強含み横バイ, 下期上昇 —	
・ 欧米道路見てある記	新美喜久雄 (4)
— 彼我の事情に思う —	
トラフィックペイント(よう着型)の 塗膜に起る欠陥と防止策に関する「技術メモ」	高橋英一 (9)
全標協と第2回幹部懇談会 — 合同委員会の設置を決める —	(12)
<b>会員会社プロフィール</b> ④ 大崎工業株式会社	(13)
談話室 ..... お腹の贅肉とり	(15)
<b>事務局便り</b>	
最近の委員会 全標協の事務所移転	(15)
技術委員小西陽氏ご結婚 12月度の委員会開催予定	(16)
常任理事会	
<b>余滴</b>	(16)

## 52年度景気の見通し

— マクロでは上半期強含み横バイ, 下期上昇 —

選挙は終わった。景気の現状はいぜんとして冴えない。選挙の公約でもあるが、新内閣はまずは景気問題から手をつけなければなるまい。

国内景気の現状は、マクロ的には、生産は落込み、個人消費は停滞し、設備投資もいっこうに盛り上らず、頼みの輸出も伸び悩みという傾向にある。

国際情勢をみると、アメリカはカーター民主党政権の誕生で、フォード時代より内政優先、保護貿易主義に傾く公算が小さくない。対日政策にも徐々にしる微妙な変化が出てくるような雲行きと感じられなくない。一方EC方面からは、日本の輸出に対する抵抗が次第に高まり、日本の輸出政策や景気政策への批判的な見方も、いわゆる外圧の性格を強めつつある。

率直に言って、対内、対外ともに冴えない状況である。ミクロ的にみると企業倒産は高水準を連続し、先ごろの東洋バルヴの史上第2の大型倒産の発生で極まった感じである。

ともかく、新内閣の景気政策の選択は、この景気をよくすること以外にはない。景気の最近の状態を“中だるみ”か“本だるみ”かというエコノミストたちの論争がある。だが、現実の経済界にあって、毎日を生きている者にとっては、そうした議論は極めて魅力の薄いものでしかない。要は、景気が悪いときには良くなることを、また良すぎるときは適度に抑えるようなことを、実際の政治が着実にやってくれることを切に望むだけである。またエコノミストたちの本年度の経済成長率が5.6%（政府見通し）を達成するか否かといった議論にしても同じようなことがいえる。ほとんどの人々が昨年より景気がよくないと実感し、窮々としている時に、マクロの経済計算でGNPが5%伸びたとしても、それが如何なる意味をもつものか、甚だ疑問に見える。まして成長率5.6%が達成できたとして、政治家や官僚が自慢気に胸を張るようなことがあるとしたら、国民の多くはやり切れない気持ちになるにちがいない。

率直に言って、景気の現状は、つい先年までのインフレとデフレの同居といわれるスタグフレーションの状態からようやく鎮静したばかりの病後状態にある。今年に入ってから病後処置はかなりまずいものではあったが、過ぎ去ったことはいっても仕方ない。早急に適切な処置（施策）を実行してもらいたいものである。といて、病後経済だから余り強烈な刺戟策は、害も大きくなるおそれがあ

る。今回の選挙中には、ほとんどの党が全く大同小異に、総花的な勇敢な景気政策を力説していた。もし本当に、あれをみんな実行したら（実際には不可能であるが）大変なことになる。日本経済のパンクを引き起すといっても過言ではない。だがそうした心配は全くいらないと思う。政府や日銀が、そのような大番ぶるまいをするはずは全くない、とみられるからである。

政府はアメリカの公定歩合引下げなど、一連の景気政策の展開に刺戟されて、わが国の景気対策を急ぐ姿勢をとりつつある。とりわけ問題は来年度予算がどうまとまってくるかであろう。とくに国債の発行規模、公共事業費や財政投融资計画がどう決まるかなどは、道路関連業界としても強い関心を抱くところである。と同時に、金融政策がこれにどう対応してくるかも重要な点である。

政策の基本的態度として、大番ぶるまいはないとしても、あるていど積極性のある予算とするためには、財源事情からいって、国債発行を本年度以下に抑えることはムリであろう。政府も 8 兆円近い線を覚悟していると聞くが、止むをえないとみられる。一方、予算の性格としては、需要造出効果の大きいことを狙うものになるのは当然で、その限りでは建設関連部門はかなり明るいとみて大過あるまい。一方、政府の予算案が上るあたり、つまり新春早々には、公定歩合の引下げも実施されよう。さし当り 0.25% 引下げの公算が大きい。

ともあれ、52年度の景気は、基本的には浮揚力の乏しいものであるが、政策努力によって、それは徐々ながら病後状態から回復に転ずるとみてよかろう。しかし、あくまでも過大期待は禁物で、上半期は強含み横バイ、下半期に上昇がはっきりしてくる公算が大きいように思う。（〇）

## 欧米道路見てある記

— 彼我の事情に思う —

新美 喜久雄

今年めくり合わせがよかったのか、外遊の機会に恵まれました。欧米が一回、欧州だけが一回、東南アジア一回のつごう三回です。むろん仕事上の視察が主でしたが、若干観光の面も入りました。

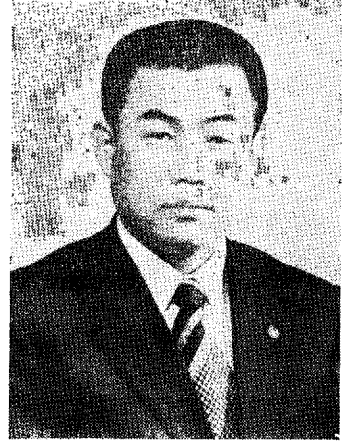
これでアメリカ二回、欧州二回、その他一回というのが、私の外遊歴です。率直に言って、外遊というのは、いつの場合でも「外遊ならでは……」といえるような効果が必ずあるように思えます。文字や言葉にはなりにくいものもありますが、つまりは“百聞一見に如かず”ということでしょう。

ところでかねて“路材協会報”に外遊随想を求められておりました。時間が乏しいので、延びのびになっているうちに、年末が迫ってきてしまいました。約束を来年に持ち越さないため、思い切ってペンをとることにしました。ただ私なりに思いつくまを文字にするだけです。お目を通していただければ、本当に望外の倖せと存じます。

視察旅行の場合、人によって（あるいは団体の性格などによって）着眼や受けとりかたなどにちがいが出るのは、さけられないことです。だが道路標示や標識に関して、欧米を視察してきた人たちの感想として、「日本は欧米の先進国に比べて、製品の品質、施工の技術両面で、勝るとも決して劣ってはいない」という大結論は、ほとんど一致しているようです。むろん私もその例外ではありません。

欧米先進国は馬車交通から自動車交通へ発展の歴史がはるかに古く、交通安全

のための標示，標識なども当然，わが国の大先輩国であるわけです。わが国のモータリゼーションの本格化は第二次大戦後のおよそ三十年にすぎません。まして交通安全施設，とりわけ道路標示，標識の普及は，僅僅二十年前後のものです。そういう点の後進国日本がどうして短かい期間に大先輩国を凌駕するに至ったのか，その原因について，彼我の事情を比べながら，考えてみるのは意義もあるし，興味深いことだと思います。



(写真は筆者)

もっとも，短期間に“追いつけ，追い越せ”というやり方は，明治以来のわが国の特色みたいなものです。とくに近年，わが国の経済高度成長過程では，ほとんどの産業分野にわたって，そうした傾向が強く現われたのは記憶に新しいことです。見方によっては，交通安全施設産業の急発展の原因にも，そうした流れの一環とみられる面がなかったわけではありません。

ともあれ，わが国の交通安全施設産業（とりわけ道路標示，標識産業）を欧米のそれと比べてみると，いろいろの面で事情のちがいが実にはっきりしていると思います。まさに国がらのちがいとでもいえるのでしょう。

まず第一に，供給側である製造，施工の業界についてみますと，欧米では業者数が極めて少ないのに，わが国では，その正反対だという点が目につきます。とくに道路面積当りの業者数という角度からみると，それは一層顕著なものになるようです。このことは当然のことながら需給事情に根本的な影響を及ぼすわけです。端的に言って，企業間競争の程度にかなりちがいがあるといえるようです。狭いところに多数の業者が存在するわが国の企業間競争は，率直に言えば過当的になりやすい素質をもっているといえましょう。しかし，わが国の場合，それが今までのところでは，具体的なかたちとして，製品の品質向上とか，コストの引き下げとか，また施工技術（機械なども）の改善とか等々，もっぱらよい面に向

けられてきたといえるようです。その点、日本人の勤勉、努力性が急発展の基礎を支えてきたことはむろんですが、一方日本経済の高度成長や日本列島改造ブームなどに支援された状況のもとで、企業間競争も著しい過当状態に陥らず、適度に競争原理が活かされる状態を続けてきた関係は大きかったといえましょう。

しかし、ここ一兩年の日本経済は低成長経済へ急激に転換しつつあり、産業界一般にその影響が色濃く表われてきているのは、ご承知の通りであります。とくに官公需依存産業にその表われかたは顕著なため、業界をとりまく諸条件は急悪化しているのが最近の実情であります。こうした事情が早急に改善されない場合には、今後の企業間競争は、急速に過当化するおそれがないとはいえません。その点、今までとは正に逆の「安かろう、悪かろう」の悪循環的競争が起ることだけはなんとしても回避しなければならないと、切に思います。

欧米において、業者数が相対的に少なく、かつ企業間競争も比較的軽度であるということの原因については、一層突込んだ検討が必要でしょう。それに関連する問題点として、労働事情のことが注目されます。日本が終身雇傭制で、欧米が自由雇傭制であることは周知の通りです。しかし、そのほかにも労働需給事情にかなりのちがいがあるといえます。あちら、とくに欧州主要国では、たいへんな求人難で、スペイン、トルコなどからの輸入労働力に依存するかたちが強く、とくに交通安全施工部門での依存率は約50パーセントに達しているそうです。

欧州における道路標示業界は、企業規模的にみると、いわゆる中小企業が多いようですが、労働力を求める上では、日本におけるほど大企業に割負けすることはないようです。だが問題なのは、福祉政策の進み過ぎ(?)のためか、例えば、極寒、極暑のもとでの屋外労働を嫌うとか、また現場作業員でも重量物を作動することを極度に嫌うとか、の問題があり、経営側は対策に頭を痛めております。けれども、効果は思うように上らないということでした。つまり労働の定着性が低いと同時に、モラルもなかなか上り難いのが、一般的傾向のようです。

そうした状況下では、高度の技術を研修したり、経験を積み上げたりする、地道な発展策の実施は容易でないとみられます。その点わが国の場合は、労働力条件に関するかぎり大いに恵まれていると、感じずにはいらませんでした。なおあちらでも道路塗料（路面標示材）の生産段階は、あるていど機械化で問題の解決を試みていましたが、施工面ではかなり難渋している様子でした。つまり現場施工は、やはり人海戦術の域を脱していないためです。

次に需要側やその他の事情について、若干気づいたことを記しておきましょう。

まず、欧州の道路標示の仕様書は、大要的には主として耐久性を最重視し、視認性はドライバーが視認できればよいという傾向のようです。（一部ではスリップ抵抗をとり入れているところもあります。）

わが国の場合も、むしろ耐久性、視認性は重視されていますが、それと同時に美観上から色、直線性、曲線性などにすぐれたものがよいとされています。あちらでは、後段の点は、要求しても業者側に困難という事情があるためか、実用主義優先の立場からかは、わかりませんが、それは強調されてはいないようです。わが国の場合は、日本人の凡帳面さとか、キメの細かさという特色が、かなり関係しているのではないのでしょうか。よくいえば、日本人の頭脳が緻密にできているためではないかと、いささか国粹自慢の見方もできましょう。しかし、あちらにいわすれば、『美観上のことは必ずしも合理的でない。要は交通安全施設としての目的性に、よりマッチしていればよいのだ』と反論するかも知れません。

ところで、交通安全施設とはちょっと離れますが、あちらを旅行して感じることは、ドライバーのマナーがよいということではないのでしょうか。むしろのこながら、交通安全の向上を期するためには、安全施設を充実整備する一方、ドライバーとか歩行者など、道路利用者側がマナーを正し、ルールを守ることも極めて重要なはずで

欧州におけるドライバーのマナーのよさの一例ですが、例えば停止線での停止

状態のよさは、実に立派です。停止線の上にとまったり、停止線を乗り越して停まるような車は、皆無とはいえませんが、ほとんど見かけられません。日本でも徐々によくなりつつありますが、あちらと比べると、まだかなりのひらきがあるようです。まさに車社会の先進国との歴史のちがいが、端的に出ているのではないかと思わせられます。

一方、それとは矛盾するようなことですが、歩行者のマナーという点、とくに交通ルールの遵守の点では、日本のほうが高いように感じられる節もありました。例えば、あちらでは、横断歩道で、赤信号なのに堂々と渡る人をかなり見かけました。日本では余り多くないことですから、奇異に感じました。これなどは、どう理解すべきかちょっと迷います。たぶん、彼等は『自分で安全を確め、自己責任で、他人に迷惑をかけないように渡る、ということはそれ自体合理的なんだ、その限りではルールの解釈も弾力的でよいのだ』というのではないか、などと勝手な推測もしてみましたが、今一つすっきりしません。

× × × ×

長々と冗文を書き綴ってしまい、恐縮に存じます。最後に次の点を付記させていただきます。つまり、以上にも記しましたように、日本のわれわれの業界は、とくに労働の質と量の両面で好事情に恵まれています。（むろん、このほかにも、種々の好条件はありますが）。まずはこれをフルに活かして、製品品質と施工技術（機械を含めて）の改善、向上に一層の注力をする必要があると思えます。

そして長い目では、国外の需要にも適切な方式で応えていける体制づくりを考えることも、必要ではないかと思考するわけです。

（筆者は菊水ライン株式会社取締役社長・当協会理事）



# トラフィックペイント（よう着型）の 塗膜に起る欠陥と防止策に関する「技術メモ」

高橋 英 一

よう着型トラフィックペイントが、識者のご苦心により路面標示に採用されてから、すでに10数年の久しきにわたる。今や、関係官庁、セネコン、区画線施工業者、材料メーカーともに、すっかり手馴れた態度で、平易に取扱われており、レーンマークの主流として、どっかりと定着した感がある。だが、実際の施工では、その安定感からくる容易さもあって、必ずしもよう着型トラフィックペイントの基本的なものに対して、認識が十分でない場合もあるように見受けられる。

セメントは、砂と砂利と水でこねればコンクリートになるという程度の感覚で、よう着型トラフィックペイントは、溶解釜に投入し、加熱して、どろどろに溶かして、お湯にすればよいというだけの認識で、大たんに施工している向きもないではない。

そんな施工の現場に立会って、その都度、体験し、記録した「技術メモ」の中から、塗膜の欠陥に関する項目についてだけを抜き出してみても、「われ」、「はがれ」、「変色」、「くぼみ」、「あな」、「茶痕（すぢ）」、「しわ」、「粘着」、「ガラスビーズ散布状態の不均一」などが、ぞくぞくと出てくる。

これらの塗膜の欠陥の数項目の中で、「われ」、「はがれ」以外の項目については、路面標示材に必要な、視認性、夜間反射性、耐久性、耐摩耗性などの性能を著しく低下させる程のこともなく、あるいは許容されても、実用上、路面標示の機能を大きく害する程のこともないので、ここでは、路面標示としては致命的な欠陥と考えられる「われ」、「はがれ」を取り上げて、まとめてみた。

メモをした当時には、かなり新鮮な内容であったものが、今あらためてみると、すでに陳腐なテーマになっている事項もあるが、それは、それなりに、ひとつの過程であると思い、当時のままと述べることにした。

## 1. 塗膜の「われ」、「はがれ」について

### (1) よう着型トラフィックペイントの保存期間が長いとき。

よう着型トラフィックペイントの保存期間が長くなると、現在の包装形体では、レジン類、可塑性剤、添加剤などが表面積が大きい状態で貯蔵されていることになるので、遂時、酸化、劣化が進み、加熱時の溶解性も悪くなり、結合材としてのバランスがくづれ、塗膜の「われ」、「はがれ」の遠因となる。

通常は、施工の1シーズン（約6カ月）以上の製品ストックは避ける方が望ましい。

## (2) 路面温度の低いとき

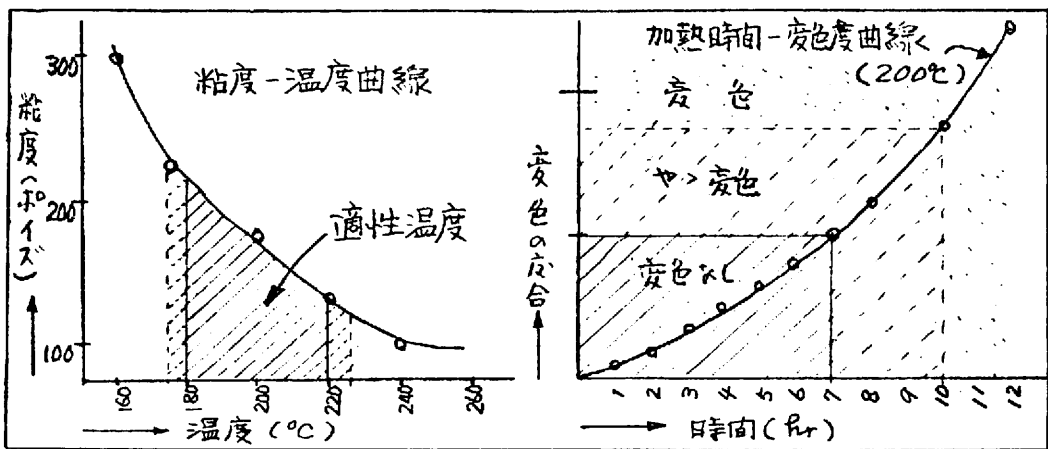
気温が約5℃以下で、路面温度が低いときには、施工時に、放熱量が大きくなるので、よう着されたトラフィックペイントが急速に冷却し、路面との付着の状態が悪くなり、「われ」、「はがれ」の原因となっている。

溶解して塗布されるトラフィックペイントと路面温度が、塗膜を形成するまで一緒に冷却するのが、付着という面から最も好ましいので、路面温度が、極端に低いときは、路面を予熱したり、施工機の予熱、保温バーナーを増やして、施工時の保温を計り、また、プライマーも通常例より念入りに塗布して、あわせて施工直後の急冷状態を緩和するような配慮が必要である。

一般に、寒冷期に使用するよう着型トラフィックペイントは、温暖期に使用するものに比べて、レジン類、可塑剤などの配合量を増量して、塗膜に柔軟性を付与するような配慮がはらわれている。この場合、レジン類と可塑剤の相容性が悪いと、塗膜はむしろ脆くなるようである。

## (3) 溶解作業が適度に行われない場合

よう着型トラフィックペイントが加熱溶解される時、誤って、高温で長時間加熱となり、熱によるバインダーの揮発、劣化などが起り、品質が脆化した場合や、逆に作業を急いで溶解が不十分のため、配合されたバインダーとフィラーが完全に融合してない場合には、付着力が完全に発揮できない状態となり、「われ」、「はがれ」の原因となる。



JIS K 5665では、とくに耐熱性の項目は規定されていないが、施工の実状では、溶解したよう着型トラフィックペイントの使用残りを、再度加熱溶解して再使用するのが通例であるので、バインダーの選定には、適当なインターバルで繰り返し加熱して、変色度、脆化の状態をチェックし

た上で、実用に供さなければならない。

(4) コンクリート舗装の場合

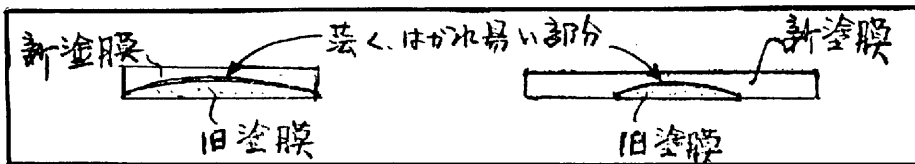
アスファルト舗装の場合は、加熱溶解されたよう着型トラフィックペイントとアスファルト舗装面が熔融結合の状態になっているが、コンクリート舗装の場合は、ただ物理的な付着状態であるので、アスファルト舗装に比べると、付着は悪い。

コンクリート舗装の場合には、プライマーをアスファルト舗装の場合よりも多く、(約2倍といっているが、プライマーの塗布作業として、当を得た表現である) 塗り重ねる必要がある。プライマーは、路面上の凹部にある程度浸透し、また路面上に残存する微細な土ほこりなどを固着する役割を果たした上、よう着型トラフィックペイントの付着性を助け、冷却固化する際の急冷をいくらかでも抑制するはたらきもするものようである。さらにうがったいい方をすれば、溶解されたよう着型トラフィックペイントが路面に塗布され、冷却固化するときに、塗膜の表層部の方にバインダーがいくらか浮く傾向があり、逆に路面に付着する下層部の方にバインダーがいくらか少なくなる傾向なので、予めプライマーが、念入りに塗り込んであることの意味には、それらのバランスをいくらかでも標準に戻す程の努力が含まれている。

ここでもプライマーのビヒクルと、よう着型トラフィックペイントのバインダーとは、相容性がなければならない。

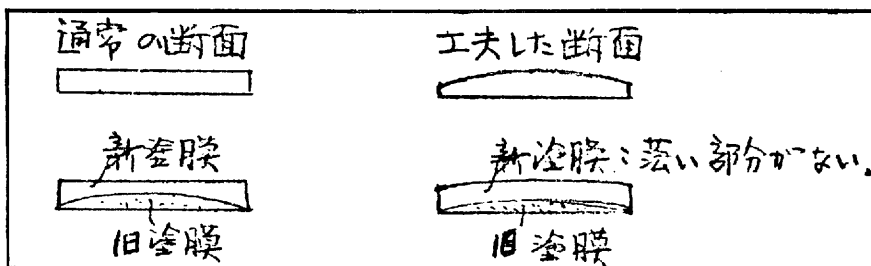
(5) 古い塗膜に塗り重ねる場合

古い塗膜に塗り重ねた場合には、下図のように、新しい塗膜が薄くなるような部分が、はがれ易くなる。



古い塗膜が新しい塗膜と一度融合して、一体化となって冷却固化するように、ここでも予備加熱や、施工速度をゆっくり行なうような手加減が必要となる。

施工機の塗料流出口の形状を、下図のように工夫している業者を、見つけたこともある。



(6) 溶剤型トラフィックペイントの旧塗膜に塗り重ねる場合

溶剤型トラフィックペイントの旧塗膜を除去しないで、よう着型を塗り重ねた場合にも、はがれる例が多い、あたかも層間剝離のような現象を呈している。溶剤型とよう着型とでは配合されるレジン類のタイプが異質なので、それらの相容性の問題、温度変化に伴う、収縮歪現象などの相異がその因であろう。また、溶剤型には、ガラスビーズの混入が多いので（NDKの仕様書例、ペイント0.4ℓ：ガラスビーズ0.42Kg）、その存在も、はくりの因として考えられる。

根本的な対策はないが、消極的な方法として、プライマーの代わりに、シンナーを含ませたブラッシュで、旧塗膜をこすった上で、よう着型を塗布して成功した例があった。

（筆者は関西ペイント㈱技術本部、東京駐在部長・当協会技術委員）



## 全標協と第2回幹部懇談会

### — 合同委員会の設置を決める —

11月15日（月）、虎の門の尚友会館で、11月度の常任理事会を開いたあと、午後3時から全標協幹部との第2回懇談会をもった。9月14日の第1回会合から2カ月ぶりのもの。

当面の諸問題につき、やや幅広く具体的な意見交換が行なわれたが、結局、テーマの整理と具体的な手順などを協議、推進するために、双方から若干名の委員を出して、合同委員会を設けることを決定した。

路材協側のこれに関する窓口は、業務委員長（積水樹脂㈱藤戸昭康氏）とすることを決め、その旨を同会議の席上で全標協側に連絡した。

なお、双方の出席者は次の通り。

（路材協側）

会長 石渡清司（大崎工業） 副会長 松本吉弘（日立化成工業） 業務委員長 藤戸昭康  
（積水樹脂） 理事代理 宮城真一郎（信号器材） および事務局長 計5名

（全標協側）

副会長 雑賀 武（保安工業） 同 船橋明賢（日本ライナー） 専務理事 菊地和平 常務  
務理事 桑山昌義（中央塗料工業） 同 隈部 明（堺商事） 事務局長 船窪牧夫 計6名

— 以上 —

## 会員会社プロフィール ④

# 大崎工業株式会社 (副会員として堺商事㈱が、 協会業務部門を担当)

### 〔会社の概要〕

創 立	昭和36年2月
業 種	バリウム塩類，亜鉛塩類その他無機薬品ならびに道路用塗料の製造
資本金	1億円（堺化学工業㈱100%出資）
従業員	約100名
所在地	本社・工場 広島県豊田郡大崎町大字中野977番地 鳳工場 大阪府堺市上83番地

### ファインケミカル指向の本社工場

弊社は昭和36年に、堺化学工業㈱の広島工場を分離独立して、創立した会社であります。本社の所在地は瀬戸内海で、伊豫大三島に隣接している、広島県の大崎上島内であります。この島は人口2万人ほどで、産業としては造船、漁業、みかん栽培などがさかんであります。

この島において化学工業を営む弊社は、全くユニークな存在であるといえますが、工場としては50年の歴史を持っております。

ここは、従業員80名ほどの小じんまりとした工場ですが、特殊用途向けの無機化学薬品を製造しております。たとえば、花火とか発煙信号筒に用いる硝酸ストロンチウム、防錆塗料に用いる鉛酸カルシウム・磷酸亜鉛、石油化学工業で触媒として利用される、コバルトの諸種の塩類・マンガン塩類、魚油・植物油の水素添加に用いられる銅クロム触媒、陶磁器の釉薬に用いられる仮焼亜鉛華、その他多種少量生産とならざるを得ないようなものを、いろいろ製造しております。

こうした技術の蓄積が、次に述べる道路関係の材料開発に大きく役立ち、日本で最初の溶着塗料を世に送り出すことが出来たわけであります。

### 道路用塗料を製造する鳳工場

道路用の塗料であります弊社の「ラインフェルト」は、昭和36年に大崎工業㈱本社工場で、始めて商品として生産され、その後順調な需要の増加をみまして、一時は堺化学に業務を移しておりましたが、昨年には再び大崎工業㈱が、この部門の生産はもちろんのこと、研究・開発もすべて引き受けることになりました。（JIS表示許可番号S73070）

弊社の道路用塗料部門は、より厳格な品質管理のもとで、より優秀な製品を作るため、生産工程は積極的に合理化・自動化しており、製品の輸送にあたっては、堺化学の流通センターの利用などによって、正確迅速をモットーとしております。

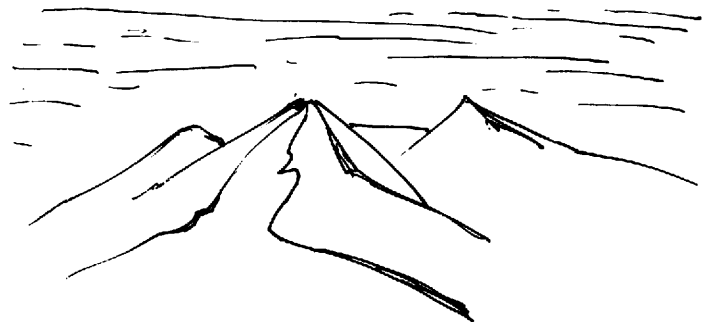
また技術開発の面から申しますと、その一つとして、路面や床面の彩色についての研究製造もしており、その中の「エマカラー」については、現在すでに相当の実績をもっておりますし、また路面・床面の状態や用途によって、数種類の塗料を開発し、実用に供しております。

標示材メーカーとしての重要なもう一つの問題は、道路区画線設置作業の能率化・安全化をはかるための、施工機の開発が重要であります。弊社では昭和43年にエアレス・スプレー方式の機械ならびに塗料を開発し、マーカーも数台世の中に送り出しました。

次々にエスカレートする開発意欲は、現在稼動しております“グローバック100”を第二弾として、世に出しました。これはモルタルガンの方式に近い、特殊なスプレー方式によるものであります。この方法によりますと、従来の手押し式にくらべて、路面の凹凸にかかわらず、塗装厚が一定であって、ガラスビーズが均一に附着して、きれいな夜間反射性をもつラインが仕上がります。ただしこれは完全装備で、あまりにも重装備のため、さらにこれを簡略化した“グローバック50”を設計し、今また小廻りのきく中型マーカーを海外から導入しました。一方、さらに一段と簡略化されたものを研究中であります。

堺化学グループ内の優れた技術陣（化学技術者のみならず、機械技術者なども）をバックにもっている点は、弊社の強味と申せます。同時に堺商事という建設業務を含む商事会社が先兵として活動いたしており、会社本来の貿易業から、その各地の駐在員による海外情報の入手、製品の輸出（韓国、台湾、タイ、インドネシア、オーストラリアなど）も広く行われております。

特許もすでに4カ国に10件余をフェイルされており、全社員はそれぞれの面でパイオニアの誇りを堅持しつつ、一層の努力をしております。



~~~~~  
談 話 室  
~~~~~

## お腹の贅肉とり

体重52Kg, バスト96cm, ウエスト62cm, ヒップ95cm……といえは、近ごろの日本女性としては理想的なプローションとか。ある会社の女専務さん(年齢不詳, 顔写真でみる限り美人の部)6ヵ月間に13Kg減量して、この理想のプローションを実現したという。その主たる方策は、まず米飯を断ち、酒類も口にしない。しかも働きながら、かつスポーツ(ゴルフ, アスレチックなど)をしながらの強行。むろん一方では高カロリーの食物を大いに摂らないと身がもたないと。ともかくこの体験談を読むと、美しくなりたい女の執念が伝わってくる感じだ。やたら男性が真似できるようなことではむろんない。しかし、もし、われと思わん方があるなら、11月11日付の“塗料船具新報”なる新聞を詳しく参照されるがよい。

ところで近ごろ、中年というより、30代前後ぐらいから丸々と太って、お腹を突き出しているのをよく見かける。いかにも栄養満点、太平の御代らしい。しかし、あの逆S字型の体型は、初老期の爺さん、婆さんでも、あまり格好のよいものではない。適当な方法で、適度に体重管理をすることは、保健の上からいっても、老若男女を問わず必要なこと。

私が、女専務さんの一文をあえて紹介したのは、実はそれに次のことが書いてあるからです。「初心貫徹、結果が現われるまで、気長に挑戦すべきです。それからもう一つ、お腹の贅肉は、気のついた時、イスにかけて人と対話している時も、立って車を待っている間も、腹式呼吸をお奨めします。これは便秘をなおし、いつの間にかお腹の贅肉をとってきます(下略)」と。かつて私は、本誌3号の本欄で“ヨガの深呼吸”を披露しましたが、まさにその同志を発見した思いです。なお、申添えますと、腹式深呼吸は鼻呼吸でなく、口呼吸のほうが、よりうまくいきます、……念のため。(陽)

\*\*\*\*\*

~~~~~  
事 務 局 便 り  
~~~~~

### ◎最近の委員会

11月度の技術委員会は、12日(金)午後1時半から積水樹脂㈱東京営業所会議室で開催。継続テーマである、諸規格整理表に対する考察の討議を主議題として行なった。

11月度の業務委員会は、19日(金)午後1時半から神東塗料㈱東京営業所会議室で開催。去る11月15日に開催された全標協との第二回幹部懇談会(別項12頁)の状況伝達と、同懇談会の合意による両協会合同委員会への委員(業務関係)の選定、および当面の諸問題などについて検討した。

◎全標協（全国道路標識標示業協会）の事務所移転

去る11月12日下記へ移転した。

（新事務所 〒102 東京都千代田区麴町4丁目15（第7麴町ビル55号室）

TEL（03）262-0836

◎技術委員、小西 陽氏（富国合成塗料）ご結婚

去る11月27日神戸市において、ご結婚の挙式をされ、当協会からは会長名のご祝電をお送りしました。

◎12月度の委員会開催予定

業務委員会は、14日（火）午後3時から、積水樹脂㈱東京営業所会議室で開催。

技術委員会は、15日（水）午後1時半から4時まで、大日本インキ化学工業㈱本社会議室で開催。

◎常任理事会

12月度は休会とし、新年1月14日（金）に午後4時から開催予定（場所未定）。

各地で風邪が流行しているようですが、多忙の身に風邪は大敵です。せいぜいご用心下さい。  
**余滴** かく申す私は、11月下旬にとうとう罹ってしまい、4日ほど寝込む始末でした。そのため、各種の連絡や会議への出席や会報の編集などに大支障をきたし、いろいろご迷惑をおかけしました。おかげで、すっかりよくなりました。よろしくお願いします。

そんなわけで、本号の発行は1週間ほど遅れてしまいました。たちまち師走がやってきて、本号がお手元に届くころには、注目の衆議院選挙も結果が判明して、新しい政局のスタートがみられていることでしょう。数日のちがいで、それを見て、この欄を書けないのが残念です。選挙中は与、野党ともに、不景気の打開について景気のよい宣伝をしていましたが、何党であろうと、今後は積極的にそれを実行してもらいたいものです。海外とくにECあたりからの日本の輸出抑制や景気刺激に対する政策努力の要請（いわゆる外圧）が高まっている関係もありますから、まさかアテ外れになることはないと思うのですが……。戦後二番目に大きいといわれる“東洋バルブ”の倒産はつい先ごろ表面化したばかりです。あれも財政需要や設備投資が、極度に萎縮した影響をまろにうけたものです。

あのような悲惨なケースは「もう、これっきり、これっきりデスヨ」ということにしてもらわないと、絶対に困ります。暗い年は早く送って、明るい年を迎えたいものです。（〇）