

目 次

これからの景気と経営と — 当面は不況対策が最優先 — (1)

道路標示に望む 警察庁交通局 時崎賢二 ... (4)

黄色の路面標示について 末岡 力 (7)

キャリブレーションテストについて 北野正夫 (10)

会員会社プロフィール ⑦ 東亜ペイント株式会社 (14)

事務局便り (13)

余 滴 (16)

これからの景気と経営と

— 当面は不況対策が最優先 —

国内の景気情勢は複雑で、かつ難かしい状況を呈しています。率直に言って、これまでに打たれた財政、金融面からの景気諸対策は余り効果を出していないようです。ひと口に言えば、国内情勢が盛り上ってこないということです。とりわけ個人消費と民間設備投資が、いぜんとして伸び悩んでいる影響は重大です。

一方、輸出(国外需要)だけは相変わらず好調を続けています。だが、巨額の

貿易黒字をあげ続けることは、諸外国からの不満を増すばかりでむしろ問題です。貿易対策や外貨対策面の適切な措置がとくに必要なことはいうまでもありません。対ドル相場が260円を割るような円高に追い込まれたままになるとすれば、輸出で息をついている産業分野にも悪影響が出てくるのは必然です。

ところで、輸出とならんで、公共需要が当面の景気を支えているという見方があります。いちがいには否定はできないと思いますが、公共事業については、上半期74%実施という掛け声の割には、実需への結びつきが低調だとする見方も少なくありません。「予算がついても、実際の計画・設計などの段階で物理的に間に合わないのだ」という話もよく聞くところです。

ともあれ、不況の現状はいろいろなマクロ指標に明らかに表われていますが、さらにミクロの経済現象としても、とくに民間調査の企業倒産統計などにその深刻ぶりは一層明瞭に出ているのです。今やまさに、国際均衡の好調と国内均衡の不調（ともに行きすぎたものである）という、矛盾するような難しい問題の解決を同時に迫られているのが、日本経済の現実であるのは周知のことです。企業倒産ですが、民間機関の調査によると、去る6月までで、企業倒産は1年6ヶ月間連続して毎月1千件超過を記録した。一方、その負債金額でみると、実に2年4ヶ月にわたって連続毎月1千億円超過という記録的水準を示現したというのです。

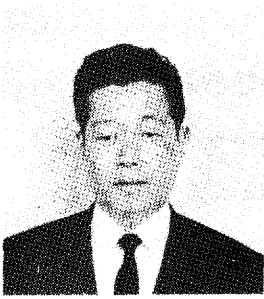
販売不振の長期化、売掛金回収難の深刻化などは循環的不況にはありきたりのパターンといえます。だが今次の不況には構造的な不況といわれる原因的要素が強く介在するため、不況の様相や性格も単純ではないといわれます。今、構造不況業種といわれているものには、繊維をはじめとして、平・電炉、造船さらに見方によっては砂糖、合板などがあげられています。端的にいうと、いわゆる構造不況は、何らかの原因によって惹き起こされる産業構造の変革の結果、ある製品（ないし業種）の成長性が後退する局面で、その設備と生産（操業）の調整、ないし製品転換が手遅れとなった場合に起る不況だといえます。その点、いわゆる循環不況が、経済全体の上昇（好況）→反動→停滞（不況）をくり返す過程の一局

面として表われるのと、性格的にちがうという見方は一応正しいといえましょう。

しかし、考えてみると、企業経営というミクロの立場での経営者の仕事というものは、仮りに迫りくる不況が、循環的であろうと、構造的であろうと、とにかく、それを的確に判断し、適切に対処しなければならぬのがその任務（仕事）であることは自明です。構造不況だからその経営の失敗について、エクスキューズがいえる、というようなものでは絶対にはないのです。肝腎なのは経営者の能力と努力だということでありませう。

ところで、経団連は政府に対して次のような要請を決めたと伝えられます。(1) 需要増大のため一般会計と財投を合せて1兆5千億円の大型補正予算を組むべきである。(2) 設備投資を増大させるため設備投資減税を年度内に実施すべきである。(3) さらに資金需要を刺戟するために公定歩合の引下げと、とくに長期金利の引下げを推進すべきであるなどです。たしかに、現状での景気政策の選択としては、「不況対策（国内均衡の回復）が最優先すべきだ」という意見に反対は少ないと思います。だが実際問題としては、財源の隘路やその他の問題の制約があって思うようにいかない面もあるとみられます。

政府は、本年度の目標経済成長率6.7%の実現が難かしくなるような場合には、所要の政策を積極的に実施する基本姿勢を表明しています。だが、参院選中から「景気は8月から上向く」としばしば言明してきています。つまり、これまでに打った財政、金融面からの諸景気刺戟政策の効果が少しズレて、これから出てくるといふ見方のようです。この点では財界筋の見方とかなりの喰いちがいがあるとみられます。しかし、いずれにしても、ここでいえることは次の二点です。一つは、上半期に政策効果が出つくして、下半期に反動停滞がくるという不安は当らなくなった。その二は、下半期に入っても景気効果が見られなければ、かなりの追加政策が実施される公算が大きい、ということです。官公需依存度の高い産業分野の経営態度としては、慎重の上にも慎重な、長期的展望に立つ安定発展経営が、ますます重視されなければならぬ情勢になるといえましょう。



道路標示に望む

警察庁交通局

時崎賢二

1.はじめに

道路標識、区画線などのいわゆるロードマーキングが交通安全対策上に占める重要性は、今更いうまでもない。モータリゼーションの発達に伴ってわが国の道路舗装率もまた、目覚ましい整備をとげた。もはや今日、都市ではマーキングの全くないのっぺりした道路は見られず、それぞれマーキングにより生き活きとした表情を道路が見せていることは喜ばしいことである。

交通警察においては、ここ10年来、道路標識とともに道路標示の整備を重点として、いわゆるマーキング作戦を実施してきた。本格的にマーキングが道路に目立ち始めて来たのは、昭和41年度から開始された交通安全施設等整備事業によってであろう。

以上の結果、全国的に、横断歩道、実線標示、図示標示などの規制、指示標示は飛躍的に整備され、昭和52年3月末現在では

横断歩道 379,604本, 実線標示 55,170km,

図示標示 1,391,491箇

がストック数として、保有されている。

これらの数量を、仮りに15cm幅の実線標示として、ラフな換算をすると、約128,000kmになり、道路法にいう道路延長約110万kmの約12%に達している。また面積に換算すると19.2km²となり、全道路面積(もちろん道路法にいう道路の)5172km²の0.3%を占めることとなる。さらに容積でいえば、これらの標示がすべて溶着式のものとして28,800m³となる計算である。

見方を変えてみよう。これらの標示を1日で施工するとすれば、1日1km当り

10人の人手を要するとして、12万8千人がある日一斉に塗装に取りかからなければならないことになる。

2.道路標示の意義

さて、道路標示は、道路交通法に基づき、道路標識とともに規制、指示内容を具体的に道路利用者に伝える手段であることはいうまでもない。この交通規制すなわち通行の方法のルールは罰則で担保されることとなる。したがって、標識・標示の適正な設置がまず不可欠の要件であり、次にこの標識・標示の視認性の確保が必要となる。

現在、標識・標示主義といわれているのは、その場所において適用される交通に関する規制の内容を、道路標識・標示によって示すことを原則とし、これにより示された規制が法定の規制に優先して第一次的に適用され、法定規制は道路標識・標示による規制が行われていない場合に始めて適用されるのである。

道路標識と道路標示の相互の関係についてはご承知のとおり、標識と標示の双方の設置が要件とされるごく一部のもの（例えば、横断歩道、島状の施設以外の安全地帯など）のほか、標識と標示のいずれを主とし、いずれを従とするかの問題にあるが、どちらかが設置されておればよいこととなっている。

3.道路標示についての問題点

しかしながら、道路標示のすべてが良いかという点に関しては、やはり疑問があり、私見ではあるが、次の点を指摘したい。

(1)材質：溶着式は画期的な材質であるが、加熱を要するのが難点であり、取り扱いが専門的である。これを、二液混合することによる凝固性のもの、また、図示標示についてはパターン、寸法が定められており、これをうつし絵のように、あらかじめ紙などにパターンを印刷しておき、アイロンで貼着するようなことができないうか。舗装の色をその部分だけ白または黄にする薬品はないか。

(2)工事：大型の作業機材の持込みによる工事現場の占有の問題、何とか雨の日でも施工できないか（明日から規制の発動という前日雨が降っている場合）全天候

型工事の開発。

(3)耐久力：冬期チェーンなどによって一冬で消されるが、これを少なくとも初夏まで持たせることができないか。

(4)消去：上記耐久力とうらはらの要望であるが、不要になった標示の速やかな消去法、また、塗り替えの場合に前の標示に重ね塗りするため、道路に凸凹を生じ、また水溜りを作るなど好ましくないので、消去しつつ塗り替えができるようにできないか。

(5)視認性：白および黄色がどのような環境においても鮮やかに見えること。すなわち、道路面の色との対比、雨、薄暮、夜間の視認性に問題があること。

(6)道路鋏：道路鋏についても、一時停止を要する場所、はみ禁規制の中央線、チャンネルリゼーション、路側帯では見なおす必要があること。

4.おわりに

現在、わが国の自動車保有台数は3千万台を超え、米国に次ぐ保有となったが、乗用車については、なお潜在的需要があるといわれ、また、運転免許人口も4千万人に近づこうとしていて、モータリゼーションのストップはまだ望めない状態にある。このような実情の中で交通の安全と円滑を確保するため、交通ルールはますます厳しくなる傾向があり、標識・標示、とくに道路標示がルールを担保するために使用される方向にあることも明白である。

標示は単に路面にそれを画くだけでなく、道路利用者に対する効率を高めるようにしなければ意味がない。この点で、官民一体となって、一日も早く問題解決に取り組み、現在の悲惨な交通事故の犠牲者を無くするよう努力する必要があることを痛感している。

(筆者は交通規制課課長補佐ですー事務局)

黄色の路面標示について

末岡 力

黄色の路面標示についてという課題を、会報編集部の示唆により、選ばせて頂くことにした。溶着式の路面標示の材料面については、すでに路材協会報にも多くの報文があり、その他の文献もあって関係者の知悉されている面も多いので、黄色の有する問題点の一面を考えてみたい。

白の路面標示と黄色の路面標示は、欧米においても多く用いられている。その歴史的背景は、寡聞にして了知しないが、黄色は注意色であって、黒と合わせてシマ模様とすると、視認度の最も高い有彩色といわれている。本邦においても交通規制が充実してくるに従って、黄色の標示も増大の方向にある。しかし黄色の路面標示には問題点もあって、次に示す文献でも問題提起がなされてきた。(その要点を抜粋引用する)

1. 道路標示に関する基礎的研究(第一分冊, 交通工学研究会路面標示研究委員会昭和42年8月)

路面標示の色彩は白色または黄色とし、黄色は「駐車禁止」「駐停車禁止」のみに使用し、他の種類の路面標示はすべて白色とする。(①諸外国の状況は、各国ともほとんど白色および黄色の2色システムを採用しており、その使い方についてはまちまちである。②国連条約案では「2色システムを採用する場合は、1色は走行している車両に対して表示するもので、車道を区画する線以外の標示に使用し、他の1色は停車または駐車制限もしくは車道の区画を表示する標示として使用しなければならない」むねの規定がある。③現在の標示材料の性能および夜間における視認性を考慮して、本研究では「走行している車両および歩行者に対して標示するものは白色。駐車、停車の制限を示す標示は黄色」という原則をとることにした)と述べられている。

2. 白色中央線の黄色中央線に対する優位性(F. B. S tieg 述 Traff. Engg. Mag. '72)

路面標示材懇話会(当協会の前身)昭和48年4月

白色顔料(2酸化チタン)と黄色顔料(クロム酸鉛)の特性より、視認の理論、反射角、感光感度について論じ、人間の眼の感度の下では、普通の場合、黄色顔料では薄暗がりの下では、白色顔料に比して、相対的視認性が僅か30%となり、霧の場合の夜間視認性がさらに低下すると論及し、この対策として、黄色顔料の1部を白色顔料で置換えることで対応すること、さらにどんな色も白色ほど視認性の大きい光を反射することはできないのだから、色というものを全廃して、別のパターンによることを示唆している。

3. 路面標示および道路灯火に関する研究報告(交通工学研究会, 昭和51年10月)

現在一般道路に設置されている黄色実線は、夜間白っぽく見えるため、とくに夜間、黄色による規

制効果が薄れる恐れがある。そのため、顔料、ガラスビーズなどの含有量の相違から実験検討した結果を、次のように報告している。

視認距離 15 m では乾燥状態の時、一般に使用されている黄色線であれば、多数の人が黄色に判別することは容易である。しかし散水状態の場合は、ほとんどの人が黄色と判別することは極めて困難である。

塗料材料による黄色度は次のような条件であれば、より黄色と判別することは容易である。

- ① 色番号がより赤味がかった番号。
- ② 顔料濃度が高い。
- ③ ガラスビーズの散布量が多い。
- ④ ガラスビーズ粒径が大きい。

とし、さらに多数の実験実施を望まれている。

4. トラフィックペイント（よう着用）黄色顔料について（路材協技術委員会研究報告、路材協会報 1975, No.1）

黄色顔料について環境汚染が心配され、これによって生ずる汚染の要因を想定し、その調査研究を行った結果、次の如く結論している。

現在のところ、黄色顔料による危険性はまずあり得ないものと思われるが、発生源の異なる他の汚染との複合作用など不明の点もあるので、今後の方向として次の三点を発展させることにより、さらに安全にする所存である。

- ① カドミウム顔料は使用しない。
- ② 黄鉛の溶出がより少なくなるように耐水性の向上に努める。
- ③ 毒性の懸念のない他の黄色顔料の開発に努める。

とし、この方向へ進め、経過してきた。

5. 路面標示（白・黄）の識別視認実験を筆者らが行った結果を、ここに記したいと思う。実験は場所、日時等の選定の制約もあって、極めて杜撰なものであることをおことわりする。

道路標示（白、黄）識別視認距離実験結果

測定年月日	昭和48年2月9日（晴）
道路条件	アスファルト道路 直線平坦（わずかに上り勾配）
試験片	黒色のポリエステル化粧板上に縦方向に5mの溶着材白、黄（顔料高濃度、普通濃度）を15cm巾 1.5mm厚で塗着し縦方向に並べて供試した。
測定方法	試験片を路面上に静置し、被験者は車内に在り、目の高さ1.6mとした。車は静置状態で観測し、色彩の判別が可能となる距離を求めた。

時刻	照度 Lx	太陽位置	識別視認距離 m						備 考
			ガラスビーズ散布量(20g/m)			ガラスビーズ散布量(40g/m)			
			白	黄(高濃度)	黄(普通濃度)	白	黄(高濃度)	黄(普通濃度)	
14.00	18,000	高さ 33°	159	145	145	159	145	145	逆光線のため化粧板が光る 逆光線減ずるも化粧板少々光る この頃より点灯した車が多くなる 空白欄は測定条件ととのわず
15.40	6,000		159	145	145	159	145	145	
16.30	2,000	高さ 7°	120	116	116	120	116	116	
17.00	700	日が落ちる	143	120	120	143	120	120	
17.20	150	"	109	80	80	109	80	80	
17.30	30	"	80	49	49	80	49	49	
17.35	10	前照灯点灯	86 ²	41					
17.45	2	"				90	24	12 ⁵	
18.15	2	"	110*1	30*2	17*3	110*1	25*2	11.5*3	

注1 *1 80mで白は極めて良好

注2 *2黄(高濃度)は99m, *3黄(普通濃度)は75mで存在は認められるが、いずれも色彩不明。

注3 黄色は黄色く見えた点を測定したが、16.30以降は徐々に色彩の判定は困難となった。肉眼判定のために正確度は期し難い。(観測者4名, 視力1.5, 1.5, 1.2, 0.8)

注4 前照灯上向きの場合の光の到達距離は110mで、白は光が到達すると視認出来る。前照灯下向きの場合は50mの路面に光が達した。

2項の論文を裏付ける結果となった。

以上の実験は3項とともに塗装直後の状態を対称にしており、経時変化時のものは異なるであろう。また静止状態で行われているから、移動視力の下では変わるかも知れない。

6. 道路標示の黄色に種々の色が用いられているという問題が、当協会でも検討されつつあるが、色見本帳の212とやや赤味の257に大別し得るようである。これらの色が用いられるのは、昼間色と夜間色のどちらに重きをおくかなどの理由であって、路面標示の特性の中で、経済性、寿命、施工速度と容易さ、性能、反射機能、滑り止め特性、外観などの異なる性質の比較において、これらの要素にどんな比重をもたせるか甚だ困難といわれることと同義であろう。

2大別される色の中で、使用原材料、配合比が異なる限り、全く同一とすることは困難で、微少な色差が生ずることはやむをえないことと思われる。しかしながら、微少な色の差は専門分野の立場からは、確かに問題点であるが、黄色が不統一に引かれているという一般通行者の見解は、路面標示の経時変化(汚れや変褪色)が付加されて観察される結果と思われる。さらに付言すれば、白の場合では、汚れや変褪色が生じて、一般常識として白の汚れたものであるとの観察が通念として存するであろう。片や黄色にはこの認識は薄いのではなかろうか。

以上のように黄色の路面標示には種々の問題点があり、各種実験も積み重ね、明確にすべき点も多い。また問題点の解決には、各々努力して可成り良好となった面もあるが、今後一層の改良を進めなければ

ならないと思われる。

最後にすでに多くの識者の称えてこられた問題点に、筆者らの実験と考察を加えたまとまりのないものになったことをお詫びする。

(筆者は信号器材(株)技術部長，路材協前技術委員長)

キャリブレーションテストについて

東亜ペイント(株)道路塗料技術課

北野正夫

1. まえがき

道路における区画線や道路標示等(以下、レーンマークと呼ぶ)施工工事においては、

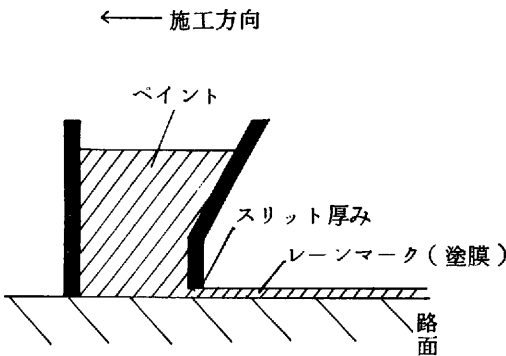
- ①施工する道具や機械(マーカー)の性能。
- ②使用する材料(トラフィックペイント)の性能。
- ③施工する人達(施工班)の施工技術。

により、レーンマークの出来上りや耐久性の良否が決定されます。キャリブレーションとはこのうち、

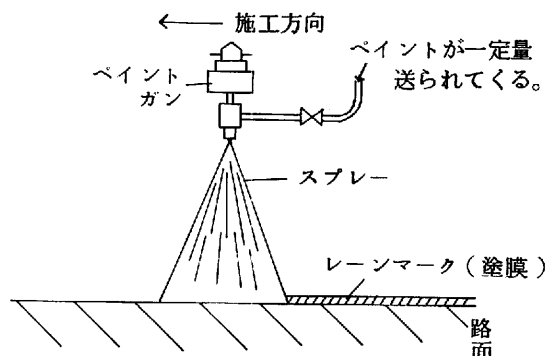
①項のマーカーの性能を、あらかじめ検定することを主目的としているため、本稿では、キャリブレーションテストの目的と役割、また方法について簡単であります、説明させていただきます。

2. 施工法とキャリブレーションの関係

レーンマークの施工法には、現在、図-1の如く、一定のすきまから出てくるペイントを、路面へしごきながら塗布する、スリットアプリケーション方式と、図-2の如く、ペイントを霧化(スプレー)し扇形やカーテン状にしたあと、路面へ塗布するスプレー方式があります。その他の方法として、ペイントをローラーブラシやハケ、筆により路面塗布するもの、また、貼り付けテープによるものなどがあります。



(図-1)



(図-2)

図-1のスリットアプリケーター方式では、施工スピードに関係なく、アプリケーターのスリット厚みにより、レーンマークの厚みは常に一定に施工できる。むしろ、路面の凸凹により厚みが変わります。図-2のスプレー方式では、ペイントがポンプなどで定量送り出され、スプレーするため、路面の凸凹による厚みの変化はなく、むしろ、施工スピードにより厚みの変化が起ります。このため、スプレー式施工法では、指定された標準設計値通りに施工するためには、前もってマーカの能力を検定し、施工スピードを決定しなければならない。この検定をキャリブレーションテストという。

3. キャリブレーションテストの方法

キャリブレーションテスト方法には、現行いくつかのものが実施されていますが、ここでは、日本道路公団規格（以後NDK規格と呼ぶ）により、加熱型トラフィックペイントの場合を参考に説明します。日本道路公団のレーンマーク試験施工要領によると、加熱型トラフィックペイントの施工仕様は、施工面積に対しペイントおよびビーズの塗布量が規定されている。

3-1, NDK規格標準設計数量

(a)ペイント 0.4 ℓ/m²

巾15cmで1m当りの塗布量0.06 ℓ

巾20cmで1m当りの塗布量0.08 ℓ

(b)ビーズ 0.42 kg/m²

巾15cmで1m当りの散布量0.063 kg

巾20cmで1m当りの散布量0.084 kg

(c)ペイント+ビーズ 0.4 ℓ/m²+0.42 kg/m²

巾15cmで1m当り0.06 ℓ+0.063 kg

巾20cmで1m当り0.08 ℓ+0.084 kg

となり、この標準設計数量とマーカのペイントおよびビーズの吐出量により施工スピードが決定される。表-1では、施工スピードと吐出量との関係を表わしたものです。

1分間のペイント吐出量(15cm巾)	1分間のビーズ吐出量(15cm巾)	マーカの施工スピード	1分間の施工距離
3.0 ℓ	3.15 kg	3.0 km/時	50 m
4.0 ℓ	4.20 kg	4.0 km/時	約 66.7 m
5.0 ℓ	5.25 kg	5.0 km/時	約 83.3 m
6.0 ℓ	6.30 kg	6.0 km/時	100 m
7.0 ℓ	7.35 kg	7.0 km/時	約 116.7 m
8.0 ℓ	8.40 kg	8.0 km/時	約 133.3 m
9.0 ℓ	9.45 kg	9.0 km/時	150 m

3-2, キャリブレーションの検定項目

検定を行う場合、各種マーカの構造の違いがあるため、それぞれのマーカの特性を十分把握した上で、各種項目について行う必要があります。ここではエアレス方式によるマーカを参考に説明しました。ペイントの吐出量は、

- ①ノズルチップの口径の大小により吐出量は変化する。
- ②ペイントのスプレー圧力〔1次ポンプ圧力(吸い込み用)、2次ポンプ圧力(加圧用)〕

により吐出量は変化する。③ペイントの加熱温度（ボイラー温度。）により吐出量は変化する。
 ④ペイントの比重により吐出量は変化する。⑤ビーズの吐出量は、ビーズガンの口径の大小により吐出量は変化する。⑥ビーズ圧送圧力により散布量は変化する。⑦ビーズガンのアジャストバルブ位置（散布量調整弁）により吐出量は変化する。

以上の項目について、マーカーの静止状態と走行状態で検定し、各項目の条件を決定する。

3-3. 手順

検定に必要なものは、マーカーならびにペイント、ビーズなどのほか

(a)はかり（1kg用と10kg用各1台）(b)ブリキ板（30cm×50cm12枚以上）(c)アスファルトフェルト紙（50m以上）(d)空缶（18ℓ缶10ヶ以上）(e)その他、スケール、ストップウォッチ、粘着テープ、工具類等。

3-3-1. 静止状態での検定

熱交換器（ボイラー）の温度を設定する（50～80℃）。1次ポンプおよび2次ポンプを作動し、希望するペイント圧力に設定する。1次ペイント圧5～50%、2次ペイント圧90～150%。空缶に30秒間ペイントを吐出させ重量を測定する。3回同様にくり返し平均値を出す。バラツキの大きい場合は、再度測定をくり返す。平均吐出量が測定されれば、次式によりマーカーの施工スピードを計算する。

$$A = \frac{B \times 2 \times 60}{C \times D \times 1000} \begin{cases} A: \text{施工スピード (km/時)} \\ B: \text{30秒間ペイント吐出量 (kg)} \\ C: \text{1m当りの標準設計値 (ℓ)} \\ D: \text{ペイント比重} \end{cases}$$

次にビーズは、ペイント吐出量により検定された施工スピードに見合うビーズ吐出量を、次式により計算し、その吐出量になるよう、ビーズ圧を設定する。

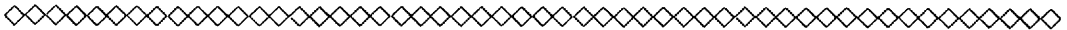
$$E = \frac{A \times F \times 1000}{20 \times 60} \begin{cases} A: \text{施工スピード (km/時)} \\ E: \text{30秒間ビーズ吐出量 (kg)} \\ F: \text{1m当りの標準設計値 (kg)} \end{cases}$$

3-3-2. 走行状態での検定

静止状態で検定された各項目の条件を固定したまま、アスファルト紙などにブリキ板を置き検定したスピードで施工する。その時、速度記録計などにより検定されたスピードを上廻らないよう施工スピードを管理し、まずペイントのみブリキ板3枚に塗布秤量し、その塗布量が標準設計値に合致するか検定する。次にペイントとビーズを同時に塗布させ、同様に検定する。ラインの巾は標準設計値より狭くないこと。このようにして検定認知された施工スピードで施工するのであるが、施工中は決定されたスピード以外では施工してはいけない。

4. まとめ

最近のレーンマーク施工は、今までの人手とその技能によるものから、機械化による省力化と交通安全性の向上、また仕上りの安定化などで、自走式施工法へと移り変わりつつあるようです。自走式施工法になれば、ますますこのようなキャリブレーションになる施工管理が重要な役割を示めます。各々のマーカールに見合う検定方法と項目を定め、新工法によるマーカールの能力を十分に把握し、管理できるキャリブレーションテストを今後とも改善検討してゆく必要があります。



事務局便り

- 本会の会長である積水樹脂㈱の竹嶋正幸氏は去る6月末日付で、同社の専務取締役役に昇格され、引続き第二事業本部長を担当されることとなった。また同時に、理事代理の中脇久雄氏も同第二事業本部の副本部長に昇進された。
- 去る6月24日付で、神東塗料㈱から同社の本会理事は同社営業本部長苜坂 毅氏(旧、浜本幸滋氏)に変更の届出があった。
- 菊水ライン㈱の本会技術委員は同社の人事異動(5月末)により、新たに製造部企画管理課主任伊藤林蔵氏(旧、山下孝昭氏)に変更の届出があった(常任理事会承認済)。
- 本会技術委員長は今村晴知氏(日本ペイント㈱)は過般の同社機構改革ならびに人事異動により、同社の工業用塗料事業部第四部長に就任された。
- “会員名簿”の改訂版ができたので、目下送付中。去る5月の定時総会決定の新役員一覧も付加しました。記載事項は最近時点での正確を期したつもりですが、もし訂正を要する個所がありましたら、ご連絡下さい。また今後とも正確を期する意味で、今後人事異動などによる記載事項の変更がありましたら、その都度速かにご連絡下さい。とくに各社の業務委員の方にお問い合わせいたします(事務局)。

東亜ペイント株式会社

当社の特色

1915年創立以来60余年、東亜ペイントは常に塗料工業の先端を行くすぐれた技術と設備をもった大阪・東京・茨城・伊賀の4工場を中心に、超長期防食用から一般家庭用までの塗料・接着剤・合成樹脂を生産しております。

一方最近めざましい技術革新に対応して、道路・粉体・電着・TFSなどの最新工場を完成し、その塗装プラントまで一貫受注建設し、あらゆる産業と生活をいりどり、日本経済の発展と基盤の確立に寄与していることはいうまでもありません。同時にわれわれの願い、「美しい自然を愛するゆとり。かけがえのない大地を守り健康を守る。」をモットーに、日夜安全で公害のないソフトな製品の開発に取り組んでいることも、当社の大きな特色であります。

会社の概要

設立 大正4年12月21日

資本金 10億円

代表者 代表取締役 児玉豊治

従業員数 750名(昭和52年1月現在)

年商 187億円(51年度)

事業内容 塗料全般(各種合成樹脂塗料・ラッカー類水系塗料・油性塗料・シンナー類)、
接着剤合成樹脂加工剤、塗装関連設備および機器類の販売、船舶塗装工事請負
などの製造販売

本社 大阪市北区堂島浜通2の4(古河ビル) 電話(06)344-1371(大代)

東京支店 東京都中央区日本橋室町2の8(古河ビル) 電話(03)279-6441(大代)

名古屋支店 名古屋市中村区広井町3丁目98(名古屋ビル)

電話(052)571-7256(代)

営業所 北海道、仙台、茨城、静岡、新潟、北陸、大阪、神戸、岡山、広島、四国、九州、
尾道、今治、長崎、

研究所 大阪、東京

工場 大阪、東京、茨城、伊賀

道路塗料概要

当社の道路塗料の品種は下記の通りです。

- トアライナーM類 よう着用JIS K 5665A・B・C, よう着用スプレー型
- トアライナーP類 常温型トラフィックペイント, 加熱型トラフィックペイント,
- トアカラーライナー 道路用カラー舗装材各色
- トアガードライナー 樹脂すべり止め舗装材(道路用, 鋼板用)

トラフィックペイント発売以来, 40余年の歴史をもつ当社は, 全国諸官庁に多くの使用実績を有しております。昭和38年よう着用トラフィックペイントを, 当社独自の技術により開発し, 同時に施工機も当社が開発製作して, 系列施工会社のみ販売しております, スリット方式から, メルトスプレー方式, フロクター方式まで一貫して当社で設計製作しております。

当社道路塗料部は, 業界が要求している, レーンマーク工事による交通停滞防止, 工事作業者の安全性について, 塗料面から生じる作業性, 視認性, 耐久力などについて, 顧客の立場に立って, 研究開発をしております。

一般的に塗装といえば, 被塗物の保護と美観を目的としています。しかし道路用塗料は, 直接社会の安全に寄与している。このような形で直接安全面に貢献している塗料の使われ方は, 他の分野で類を見ません。この観点からしても, われわれの使命は重大であります。

当社としては, 当社と特約契約している施工会社の, まず第一に施工班自体の施工中の安全に重点をおいていることです。これに基づいて当社の営業, 技術は塗料, 施工機の開発研究に全力を投入しており, 最終的には, お使いいただく施工会社, 発注される施主そして利用者に寄与することが目的であります。

当社は, 施工会社との協調, 協力体制を優先しております。道路塗料の本来の性能を発揮するには, 材料をただ売るのみでなく, 施工会社の協力がぜひとも必要であります。材料, 施工機, 施工技術が相まって始めて完全であります。

昭和45年当社の製品で施工している施工会社を中心に“トアライナー会”を結成し, 東部, 西部で各々運営しております。本会の目的は, 会員相互の親睦共栄をはかるとともにトアライナーの営業活動, 品質, 施工技術に必要な業務連絡と, 改良研究を行うことを目的にしております。現在会員も増え30余社になっております。

道路塗料部としてとくに技術面に力を入れ, 業界のニーズをいち早く取り入れ, 高品質, 安定供給が使命であります。また同業メーカーとの協調を保ち, メーカーとして当然であるコストダウンを計り, 従来の製品の改良, 改善を加えながら, 新たな市場開発, 新たな製品でもって, 新たな用途の開発に大いに力を入れる方針です。

余滴

◎参院選で、自民党が意外に強かった。といって、自民党がとくに好人気だったというこ
とではない。つまり多党化、小党分裂による政情不安への警戒感の高まりと、野党とりわ
け社、共両左翼政党的の不人気とが、自民党に幸いしたというのが通説。保革逆転は回避されたものの、
「全くの僅差だから楽観はできない」とみる一方、「だから自民党も本気になってやるからいいのだ」
という見方もある。

◎記録的な倒産が相変わらず続いており、景気はマクロ、ミクロいずれの指標をみても明るいものはない。
ただ国際収支だけが根強い黒字基調というのはヘンなものだ。わが国の保有外貨は170億ドルを大き
く上回り、外為相場は予想以上の円高傾向にある。対外均衡の面だけでいささか買いかぶられた形だが、
実際には国内均衡の是正こそが最重要課題のはず。今後の政府の景気対策を一段と注目したいところだ。

◎今年の梅雨明けは予想より多少早目だった。水銀柱は急上昇に転じた。路面標示の施工現場にとって
は“大変な季節入り”です。一層の安全とご健康を切にお祈りいたします。(O)



暑中お見舞申上げます 路面標示材協会会員

- ◎正会員 (五十音順)
- ア トム 化学塗料株式会社 〇三九六九一三二二
- 川 上 塗料株式会社 〇〇六四二一〇六三五
- 川 本 〇三六六二一〇六四一
- 関 西 ベイ イ ソ 株式会社 〇〇六二〇三三五三
- 関 本 〇三二四七二一三五三
- 菊 水 ラ イ ソ 株式会社 〇〇六一〇一〇六八〇
- 菊 本 〇〇五二一〇九〇一五〇一
- 堺 商 事 株 式 会 社 〇〇六一〇三三二二五
- 堺 本 〇〇三二七五〇一五八二五
- 信 号 器 材 株式会社 〇〇四四一四二二一九
- 信 本 〇〇四四一四二二一九
- 神 東 塗 料 株式会社 〇〇六二四二九一六二六
- 神 本 〇〇三二七二一四〇二一
- 積 水 樹 脂 株式会社 〇〇六一三六五二二二
- 積 本 〇〇三二五五八二二二七
- 大 日 本 イ ソ ン キ 化学工業株式会社 〇〇二二七二一四五二
- 大 本 〇〇三二二四四一三三七
- 東 亜 ペ イ ソ ン 株式会社 〇〇六二二四四一三三七
- 東 本 〇〇三二二四四一三三七
- 東 洋 塗 料 株式会社 〇〇九二六五二五五二
- 東 本 〇〇九二六五二五五二
- 日 本 ベ イ イ ソ ン 株式会社 〇〇〇六四七五八二二二
- 日 本 〇〇〇六四七五八二二二
- 日 立 化 成 工 業 株式会社 〇〇〇三二四六二二二
- 日 本 〇〇〇三二四六二二二
- 富 国 合 成 塗 料 株式会社 〇〇七八五七五六〇〇
- 富 本 〇〇七八五七五六〇〇
- 宮 川 興 業 株式会社 〇〇三二四〇七一〇〇二
- 宮 本 〇〇三二四〇七一〇〇二
- ◎賛助会員
- 日 本 ガ ラ ス ビ ー ズ 協会 〇〇三二四四六二五七二
- 日 本 〇〇三二四四六二五七二
- (事務所) 千108 東京都港区高輪一四二六 日興三田ビル
- (協) 千101 東京都千代田区神田富山町七西川ビル 〇〇三二二五二一八三二五