

路材協会報

路面標示材協会

東京都千代田区神田富山町17(西川ビル)
〒101 TEL (03) 251-8325

目次

道路塗料業界に思う —公正な競争こそ重要—	大西 貞義	(1)
経済時事漫録		(4)
溶着型トラフィックペイントのJIS改訂に関して	服部行式	(9)
1日9億円の損失	小林秀雄	(12)
会員会社プロフィール ⑧ 宮川興業株式会社		(14)
余滴		(15)
事務局便り 新賛助会員の紹介		(16)

道路塗料業界に思う

— 公正な競争こそ重要 —

常任理事 大西 貞義

去る9月3日に決定した公定歩合の第三次引き下げと、約2兆円にのぼる公共事業等の追加とで、政府が持っている当面の景気刺激策はすべて出尽くし、下期における景気の沈滞は、一応回避できることが期待されている。もちろん、この措置によって6.7%の成長が達成できるかどうか疑問とする向きもあるが、急場

の対策としては、これ以外の妙薬は存在しないのではないかと考えられます。

景気回復は、これまでのようにV字形の上昇軌跡をたどることはないと考えられますが、好調な輸出に加え、日本の持っている経済力を考え合わせると、除々ながら上昇気流に乗っていただろうと思います。

一方道路塗料を生産している塗料業界も、多分に洩れず、政府の不況対策の成果があがらず、そのためメーカー間のパイの取り合いが引き金となって、流通段階における価格の乱れが跡をたたく、減速経済、安定成長という不況長期化から、原材料の値上がりにもかかわらず、操業率の低下、需要の低迷と相まって、新価格体系への移行は、難行をきわめています。ことに一般塗料業界のこんめいにはますます拍車がかかり、塗料メーカー中19社が赤字企業になっております。塗料製造設備機械能力年220万トンに対し、稼働率は60%を割りこむ実情となっております。多品種少量生産体制と少品種大量生産体制とが並行しており、業界は一層の経営改善と適正価格販売への努力を払うべき時期にきていると痛感されます。

道路業界を見ますと、昭和30年代の急激なモータリゼーションの進展に伴い、わが国の交通事故は急激にふえ続けました。当時、年間の事故件数は、人身事故だけで80万件に達し、死者は17,000人におよんだのであります。しかしそのように急激な増加を続けた交通事故も、昭和46年をピークとして、その後は現在に至るまで減少傾向を続けております。事故減少の理由としては、多くの要因が挙げられております。多数の要因の総合的効果だという評価が、現在の一般の見解となっておりますが、中でも路面標示の力は大きいと考えます。

☆ ☆

路面標示は、道路の機能を全うするために重要な役割をもっております。交通安全対策の進展に伴い、いよいよその重要度を増してきております。その点いうまでもないことですが、道路交通関連事業は、公共的な使命と責任の重大な産業

であります。このことを各々の立場で自覚して、より良い道路と、その安全づくりに一層努力を続けなければならないと深く考えます。率直に言って、われわれの道路標示材産業のあり方の適否は、人命保護、交通安全確保という社会的ニーズに大きくかかわると申しても過言ではないと思います。

付加価値の低い業界ほど過当競争に陥りやすい企業体質があると一般にいわれております。低成長時代は、量ばかりでなく、質をより重視するものだと思います。過去の量的実績のみにこだわった見方をするのは問題であるといえましょう。規模の比較ではなく質的近代化をいかに進めているかが重要であります。

われわれ塗料メーカーは、今後とも塗料品質の技術水準を高め、品質の向上安定をはかり、ユーザーに対して信頼を高めることが終局の目的であります。また施工会社の皆さんとともどもに効率的な施工方法、施工機械の開発などに取り組み公益的重大使命を達成していかなければならないと思います。しかし現実の経済情勢は不況の長期化、低成長下において、極めてきびしく、激しい過当競争が展開しております。しかしその点で強く考えられることは、単なる価格競争に走らないで、非価格競争と申しますか、商品の品質向上とか、正しいサービスの改善といった実質的な面に競争の重点を指向しつつ、業績を上げるべきではないかと思うことです。

くり返すようですが、業界の将来を考えれば、技術に生き、高水準の製品を円滑に供給することが、われわれ塗料メーカーの基本的責務であるといえましょう。企業が常に業界の安定を目ざす経営を指向しつつ、ユーザーのニーズにこたえて行くことは、まさに経営の良識とされなければなりません。この良識が、過当競争から公正な競争へ、利己的な思考から共榮的な思考への転換を促がすことになるのではないのでしょうか。明日への一層の発展を願ってやみません。

(東亜ペイント ㈱取締役東京支店長)

経 済 時 事 漫 録

異常天候

今年の夏の気候はひどく異常だった。関東では20日余りの長雨が続いて、気温も30度を割る冷夏。一方西のほうでは“大阪砂漠”などという言葉がとび出すほどの乾天酷暑が続いた。関東方面では道路標示の施工が大幅に遅れて、業者を泣かせたのは記憶に新しいこと。9月に入ってから天候は回復したが、仕事の面では秋の発注が夏の遅れとダブって殺到、まさにてんでこ舞いの状況。業界にとっては全くうれしい悲鳴のあがる結果となった。

異常天候といえば、今夏のそれは地球の上の到るところに出たものらしい。アメリカでは熱帯なみの猛暑だったというが、欧州とりわけ北欧では、20度を超す日とてない、連日の冷雨にふるえる夏であったと。こうした異常気象は、人類社会の不吉の前兆ではないかという憶説すら生れたのだった。

世界的な不景気のあらし

そのような憶説を裏づけるわけでもあるまいが、世界中の殆んどの国が不景気の荒波にぶつかっている。世界景気の“三大機関車”とみられる米、独、日にしても、先駆したアメリカはここきてようやく息切れのてい。そのためか黒字国日本や西独への非難の急先鋒になりつつある。西ドイツや日本は国際収支だけは、予想以上の黒字を続けているが、国内景気はともに不調の極。経済の低成長、企業収益の低下、就職難、失業の増大、反面では物価高、生活困難の拡大という、まさしくスタッフグレーションの悲境にさらされている。今日の世界景気不振の最大要因は、4年前にはじまったオイル・ショックにあることはいうまでもない。その点、今日の本当の好況国は、中近東の産油国だけというのが実情のようだ。

去る9月30日に閉幕したIMFならびに世銀の総会では、この世界不況に対処するため、いろいろの論議を重ねたが、結局有効な解決手段を見出せないまま閉会した。

わが国としては、高まる海外非難に対処するため、総合経済政策(9月3日決定)によって内需を拡大し、さらに輸入増大、対外援助の拡大などで黒字を減らす姿勢を示したのだが、各国の理解納得をとりつけるまでには至らなかったようだ。要は今後の実績のなりゆきが注目されよう。世界経済の現状は、1929年当時とは多くの面でちがうと思うが、回復への前進はすこぶるけわしい。

国内景気の推移

ところで、国内の景気だが、率直に言って、「全くよくない」。企業の倒産は毎月記録を更新している。上場会社の決算予想をみても、52年度上期は予想収益を下方修正する企業が続出、下期予想については、若干好転するとみながらも、極めて慎重な見方が圧倒的だ。構造不況業種といわれるものの範囲は意外に大きく、放置すれば社会問題化しかねないとみられる。ここへきて不況カルテルの動きが急速に目立ってきたのは注目される。最近、公取委は鉄鋼(小棒)の価格カルテル、合繊の勧告操短、アクリルの共販会社設立など一連の構造不況業種対策を認可した。深刻化したこの不況から脱出するためには、独禁政策も弾力的に運用せざるをえなくなったのではないかと、この見方も出ているほど。いくつかの業種にみられる不況カルテルの延長や、こうした新しい動きなどをみると、事態の深刻さがあらためて認識される。このような不況対策も、事態によっては止むをえないと思うが、不況カルテルで、それぞれの業界は本当に立ち直りができるのか、いささか疑問に思えなくはない。と同時に、不況カルテル自体がもつ景気回復を遅らせる性質と、仮りに結果がまずくいった場合に、不況カルテルを定着化させないか、という点の不安はなんとも消去しきれない。

52年度政府経済見通しの改訂

政府はこのほど、先に発表した総合経済政策や対外経済政策などを勘案して、

52年度経済見通しの改訂を決定、発表した（当初見通しは本年2月決定のもの）。それによると、実質経済成長率6.7%、消費者物価上昇率7.7%などは当初見通しを動かさず、貿易収支の黒字については、当初の73億ドルから140億ドルへ2倍に増えるとし、それにつれて経常収支も、当初の7億ドル赤字から一転して実に65億ドルの黒字になるという、大幅な改訂を行なった。国際収支については、各国から非難されている輸出依存型の日本経済の現実を自ら追認したかたちだ。総合経済対策によって、51年度よりは内需主導型になり、国際収支の黒字も縮少傾向をたどると説明しているが、苦しいところだ。要は内需の喚起がうまくいくか否かにかかろう。

当初見通しとの主な差異は需要項目の内容にある。個人消費支出、企業設備投資、在庫投資など民間内需は、当初予想した以上の景気停滞のため、何れも下方修正している。その落ち込み分を、事業規模2兆円といわれる総合経済対策による公共事業と、民間の住宅建設との上方修正で補う形となっている。卸売物価については、需要の緩和と円高（為替相場）とによって、当初の5.7%アップから2.2%アップ（年度平均上昇率）へと大幅に下方修正した。但し上記したように、消費者物価の上昇率を当初見通しそのままとしているのは、卸売物価の下方修正が、主として消費者物価に影響の少ないものだからとの説明はあるものの、実にすっきりしない。6.7%の実質経済成長率（内・外に対する政府の公約）と、消費者物価のひと桁上昇に、こだわりすぎた改訂見通しという印象が強くなる。政治的な嗅いの強いマクロの経済見通しと、切実な現実のミクロの経済展開との間に、かい離が起らないことを切に望みたいところだ。

一説によれば、現実の日本経済には、凡そ13兆円のデフレギャップ（需要不足）があるという。その金額そのままを信頼するものではないが、とにかくその規模が小さくないことだけは、うなずけるような気がする。総合経済対策等の効果については、あるていどプラス効果をあらわすとは思いますが、余り甘い見方は禁物に思える。結局大勢的には停滞色が長引く経済とみるべきではないだろうか。

業種別、企業別格差の拡大

最近のミクロの経済動向で、一段と目立ってきたのは、業種間あるいは同じ業種のなかでも、企業間の格差がますます拡大しつつあることだ。

業種別の事情差は、例えば内需産業と輸出産業、資本財ないし生産財産業と消費財産業、製造業とサービス業、軽工業と重化学工業、民需産業と官公需産業、等々の視点からみて著しいものがある。一般的にいうと、比較的業績が良いのは輸出産業、消費材産業、サービス業、官公需産業の範疇（ちゅう）に属するものが多いようだ。むろん正確にはもっと細分してみなければならないものではある。

ところで、業績の良否とひと口にいう場合は、企業の収益力（収益の規模の大小とか水準の高低）でみるのが普通の大ざっぱな見方である。しかし、それと同時に重視されるのは、収益の流れ（傾向）である。最近とくに格差の拡大傾向が指摘されるのは、まさしく収益傾向に明暗の差が拡大しつつあるからである。

そうした点から考えると、輸出産業の多くは、最近の海外における反日的貿易政策の影響から、ようやく雲行きがあやしくなりつつある。一方、今後次第に明るさを加えてくるとみられているのは、内需産業のなかの官公需産業である。とりわけ総合経済対策による公共投資等に直接関連する産業分野には、まともに陽が当たる傾向が強い。しかし官公需産業の収益力（規模と水準）は、これまで必ずしも高いものではなかった、と同時にオイルショック以来の長い低迷期を経てきたものではある。財政主導型の景気政策の効果は、徐々にあらわれ始めているとはいえ、つまりは今後、総合経済政策が確実に実行されるにつれて、明らかになる筋合いのものである。純民需産業がいったいに深く沈滞傾向にある現状では、官公需産業はいわばせん望的のようにみられているが、あまり先走った見方や甘い見方でうけ止める態度には問題があろう。

現に同一業種のなかでの明確な企業間格差が出ており、かつそれが不況下でますます拡大傾向にあるという事実は、明らかに個別企業の基本的な経営戦略の適否が、集約的に結果したものであることはいうまでもない。姑息な戦術の問題で

はないはず。その点、今日最も強く求められるものは陳腐のようだが、低成長経済時代への徹底的即応であり、合理化経営の完成である。

円相場の260円ワレ

10月に入って円相場は急騰を示し、260円を割り込んでしまった。実質的には戦後の最高水準といわれる。上記したように、9月下旬のIMF、世銀総会において、日本は黒字減小について弁明につとめたばかり、というのに、その直後にこうした円買い（ドル売り）の攻撃をうけたわけである。つまり、欧米諸国からは相変わらず外圧の風当たりが強く、為替市場を通じて、結果的に“円の実質切り上げ”に追い込まれるかたちとなった。「日本の貿易黒字が国際調整を困難にしている」というブルメンソール米財務長官の発言が、有力な契機になったという見方があるのは注目される。260円割れが一時性のものか否かについては見方は分れるが、目先の人气的な相場動向は別として、やや長い目でみても円が低落して、260円台を固めるという見方は少ないようだ。かねて円が260円になれば、輸出採算の赤字になる業種が多いといわれてきた。それだけに今後の推移が注目される。と同時に、輸入原材料などの価格低下にも、これがどう反映するか、関心のもたれるところだ。

円相場の高騰で大きく余恵？にあずかっているのは石油会社（外資系）である。9月に終わった52年上期決算予想でも、経常利益は前年同期比約40%の増加で、そのほとんどが為替差益だというから驚くほかない。例えば日本石油は経常利益140億円で、前年同期比40%増、うち130億円が為替差益、また三菱石油は経常利益100億円うち差益が90億円という。各社とも260円ワレなら下期も増益が続く見込みのようだ。輸出産業とはまさしく正反対の明暗が、意外なほど大きくあらわれているのも、ヘンなものではある。（〇）

溶着型トラフィックペイントの J I S改訂に関して

服部 行式

溶着型トラフィックペイントのJ I S規格は、昭和46年10月1日に新しく制定されて以来、昭和49年10月に見直し確認されて、現在に至っている。J I S規格は、工業標準化法により3年経過ごとに見直しをするように示されており、本規格の場合も、丁度、見直し時期にあり、関係者間では、溶着型トラフィックペイントの技術的進歩や施工方法の進歩に相まって、J I S規格の内容を十分に見直し検討して、実情に合った内容にすべきであるとの意見が高まってきている。そこでJ I S規格の改訂に関して感ずるところを、2～3述べることにする。

工業標準化の精神

J I S規格(Japanese Industrial Standard)は、昭和24年6月1日に公布された工業標準化法の第11条により、主務大臣が制定されるものであるが、制定される規格は、工業標準化法の第1条「法律の目的」に合致せしめることが、大切であることはいうまでもない。

本法律の目的をここで確認することも意味あることであろう。

『工業標準化法(法律第185号)』

第1条(法律の目的)

この法律は、適正且つ合理的な工業標準の制定及び普及により、工業標準化を促進することによって、鉱工業品の品質の改善、生産能率の増進、その他生産の合理化、取引の単純公正化、及び使用又は消費の合理化を図り、あわせて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする』。

以上により、J I S規格を検討するに際し、この目的とするところを十分に満足させることが大切であることを確認する。

ここで、改めてこれを引出したのは、これらの目的を満足させるというものの、検討中には、応々にして過去の歴史や検討する人達の考え方が交錯し、時として本目的の一部のみの満足になりかねないことがあるからである。例えば、外国規格との比較における優位性・成分規制強化による技術進歩の弊害・J I S規格決定による他規格との異質化などは、本目的に照らして、十分に考慮された上での取扱が必要であるということである。

J I S規格の適正化と普及

現在のJ I S規格の改訂内容については、これから原案作成のための委員によって、検討されるのであるから明らかではないが、検討される重要事項は、次のようなことが含まれると考える。

1. 現状の品種分類で良いか
2. J I S規格と他団体規格との調整
3. 使用・消費または生産が合理化出来るか
4. 技術進歩の組込み(例えば自走式トラフィックペイント)
5. 品質の適正評価と判断

一方、現行J I S規格が取引に利用されている状況に目をやると、J I S規格が、そのまま適用されている団体と、それぞれ個々の団体規格により取引されている団体が、入りまじった現状にあり、本規格の見直しを機に、それぞれの団体との調整を行ない、使用目的に照らして出来るだけ単純公正化を計り、新しく生まれる溶着型トラフィックペイントの規格は、全国一本化して利用出来るように完成することを願うものである。そのためには、規格原案を作るに当たり、関係各団体の深い理解と協力をお願いし、十分な意見交換を行なうとともに、完成した規格のP R・普及に努めなければならない重大さを感じるのである。

自走式トラフィックペイントの品質

J I S規格の改訂に当たり、昨今、施工の能率化に寄与している自走式溶着型トラフィックペイント工法について、目を向けずに通ることは出来ない現状にある。本塗料の規格化については、今後必ずや討議されることになるだろう。とはいえ、施工後の塗膜の性能は、とくに従来の手動式と変るものでなく、施工時における作業性に関する特性の変化というか、特性確認が必要となろう。例えば、吐出ノズルでの作業性に影響を及ぼす温度・粘度特性や粗粒子分布が問題となろう。

膜厚と耐久性

トラフィックペイントの樹脂種類や顔料混入量を変化させ、また膜厚を変えての道路における耐久性の確認試験は、多く試みられている。小生が経験した試験において、樹脂種類として、酢ビ系・塩ビ系・アルキッド系・2液エポキシ硬化系を選び、実際の道路での試験に参画したことがあるが、実験の結果、耐久性への最大要因は膜厚であって、樹脂の種類の差はあまりなかった。しかし、簡単に膜厚だけだと片付けるのは、性急であることは承知している。この場合、各塗膜の凝集破壊力が自動車の重量や走行タイヤの衝撃に優っていたことを示すともいえる。いいかえれば、塗膜の凝集破壊力が優れていることが条件で、膜厚と耐久性は、比例するといえるのである。したがって、塗膜の硬さと摩耗量は、必ずし

も相関しないのである。

また、塗膜の耐久性に関係の深いものに、路面材質がある。コンクリート面に対しては、とくに耐アルカリ性を、アスファルト面に対しては、舗装材の硬度や熱軟化性の関係が深く、耐久性の考慮からトラフィックペイントは、相当の硬度を必要とするが、軟質アスファルト面では、塗膜の硬化収縮により、塗面や塗膜の境界線にクラックを生じ、耐久性を著しく劣化させる。また、これを防止すべく、軟質塗膜とすると、熱軟化による移動で区画線を見苦しくする。したがって、ペイントの硬化収縮率と舗装材の材質の接点の考慮が必要である。

ASTM 試験方法

JIS規格の見直しに当り、国内規格はもとより、海外規格等の資料が参考にされる。

ASTM(American Society for Testing and Materials)のD2205-75には、トラフィックペイントの試験方法として、リストが示されているので、興味あるものを上げて参考とする。

ASTM D-2205-75

Standard Recommended Practice for Testing TRAFFIC PAINT

○実験室試験

耐摩耗性	D- 968
ブリード性	D- 215
粗粒と異質物	D- 185
屈曲性	D-1737
促進沈降性	D-1309
安定性	D- 869
耐水性	D- 870

○屋外試験

道路に於ける摩耗と腐蝕	D- 821
道路に於けるブリード	D- 868
道路に於ける衝撃粉化	D- 913
夜間視認性	D-1011
路上試験	D- 713

以上、まとまりのない内容となったが、今後とも諸兄の御教示をお願いする次第である。

また、最後に、これから行なわれる溶着型トラフィックペイントのJIS改訂作業について、各界の方々の御協力を得なくては、良い結果は得られないと思うので、何とぞ、御理解賜わり、今後の活動について御協力下さるよう、切にお願いする次第である。

(筆者は川上塗料株式会社技術部 主席研究員、路材協技術委員会委員)

1 日 9 億 円 の 損 失 !!

小 林 秀 雄

日本の道路は年々改良，舗装が進められ，産業の発展や人間の生活のために多くの便益をもたらしている。

この道路は高速道路と一般道路（一般国道，都道府県道，市町村道）から構成されており，ほとんどが一般道路で占められている。この道路も自動車の普及とともに改良，舗装がなされて，著しい伸長を示した。

しかし，この反面，自動車の普及に伴って道路上での交通事故が頻発したことも事実である。この道路上での交通事故を減少するために，行政機関によって，総合的に対策がたてられ，諸施策が実施された結果，昭和45年度を境に，徐々にその効果が現われ，今日に至っている。

この交通事故減少効果は，関係諸官庁をはじめとし，これに関連する産業の各方面の努力の賜であり，感謝の意を表わすものである。しかしながら，日本の交通事故は，先進国のレベルに比較してどうだろうか，率直に言って，まだ多くの対策が望まれるところと考える。

1) 昭和51年度の交通事故について

昭和51年度は第2次交通安全施設整備計画の初年度にあたり，計画が実施された。

その結果，道路での交通事故は，発件数で471,041件と前年度比0.4%減（1897件減），死亡件数で9,734人と前年度比9.8%減（1058人減）という数値が，その効果を物語っている。

この事故内容について2～3付言すると，

- (1)発生形態別（地域別）では市街地67.1%，非市街地32.9%という事故発生比率であり，とくに市街地のうち都市部が1.5%と増加している点が注目される。
- (2)道路形態別では交差点部分58.5%，単路部分40.7%である。この単路部分の発件数のうち，非市街地の事故発生比率が58%と高い点に問題がある。
- (3)死亡者数は発生状態別に見ると，自動車乗車中38.1%，歩行者33.5%で，前年度に比べて総体的に減少している。しかし，いわゆる交通弱者（歩行者と自転車利用者）の比率が45.1%と依然として高い。
- (4)夜間事故は発件数では27.7%と前年度と変わらないが，死亡事故では年々事故比率が高まり，51.5%と昼間よりも高くなった。

2) 1日当りの交通事故

昭和51年度の1日当り平均の交通事故発件数は1,290件，死者数27人，負傷者数1,682人，うち

重傷者数 155 人である。

この 1 日当り交通事故損害を賠償金額の平均額（死亡：1,129 万円／人，重傷：170 万円／人，負傷：20 万円／人）で概算すると，1 日当り合計 9 億円の損失金額となる。年間では 3,300 億円の巨額に上る。一方昭和 51 年度の交通事故減少効果（前年比）を計算すると，メリット金額は約 250 億円となる。

3) 交通安全施設としての区画線および道路標示

昭和 51 年度を初年度としてスタートした第 2 次交通安全施設整備事業は，第 1 次計画に比べ 2 倍強の 1 兆 3,615 億円であり，区画線，道路標示はその約 15% を占め，伸び率（1 次に対して）では約 3 倍である。この大きな事業費予算は交通事故防止の効果と，その有用性に基いて立てられたものであることはいうまでもない。しかし，この事業費は直轄事業（国）と地方単独事業からなっており，この成否は地方財源の確保および消化にまつところが大い。

(1) 今後の課題として，交通事故を減少する 1 つの施策として，「交差点対策」，「非市街地の単路事故対策」，「夜間事故の減少対策」が不可欠となる。その具体方法は諸官庁機関で方針は確立されていると考えるが，敢えてここに「視認性の高い区画線，道路標示」の施工化をあげたい。

(2) 区画線の効果について，英国の道路産業グループが，テスト調査結果を，中間報告として発表している。その内容は「反射性エッジラインやセンターライン」が，事故防止に如何に効果的であり，投資額も安く，費用対効果の大きい点を明確に指摘している。

4) 英国エーストサセックス州のエッジラインの実験報告（第 1 年目の中間報告）

英本国のエーストサセックス州参事会の統制下で，計画的に「反射性エッジライン（ビーズ入り外側線）がテスト道路に施工（1975 年 7 月）され，テスト道路と同等（形状，交通量等）の比較道路を設定し，交通事故調査を行った。その結果，エッジライン効果による負傷事故変化は次の通りとなった，と報告している。

事故別	テスト道路の 変化率 (%)	比較道路の 変化率 (%)	変化率の差 (%)
事故合計	- 47	+ 7	- 54
夜間事故	- 57	+ 13	- 70
単車事故	- 70	- 13	- 57
無負傷事故	- 52	+ 3	- 55

(注) テスト道路はエッジライン施工前 3 ヶ年の平均値と施工後 1 ヶ年間の差

上表の如く「反射性エッジライン」は交通事故を著しく減少させ，人命および経済の両面に大きな利益をもたらすといっており，未施工地域の全道路に「反射性エッジライン」を施工したならば，交通事故はさらに少なくとも 20% は減少し，最少限 4.3 対 1 の利益対投資効果があげられると述べている。

(日本ガラスビーズ協会事務局)

宮川興業株式会社

会社概要

設 立	昭和32年6月4日
業 種	交通安全施設, 道路標示標識, 土木建築工事, 道路用資材ならびに化成品製造販売
資本金	2800万円(自己資本1億3000万円)
年 商	18億円
従業員	100名
本 社	広島県広島市国泰寺町2丁目2番11号
東京本店	東京都渋谷区渋谷1丁目20番28号
広島工場	広島市安古市町大町1228番地
東京支店	東京都渋谷区渋谷1丁目20番28号
九州支店	北九州市八幡西区鷹の巣1丁目14-6
営業所	静岡, 神奈川, 千葉, 茨城, 群馬, 埼玉, 佐賀, 山口

沿革と現況

弊社は、昭和17年旧満州国錦州市において、建設業宮川組として創業、昭和21年郷里である広島へ引揚げ、宮川建設㈱として、主として土木工事を主業としておりました。昭和32年に東京を本社とする宮川興業㈱に改組、設立し、昭和38年より交通安全施設道路標示部門に進出、広島および福岡を拠点として、中国・九州地方に販路を拡大し、施工にあわせて路材の製造も始めました。昭和51年には広島工場が、JISの認定工場となり、研究スタッフを強化して、新しい製品の開発を旨として前進を続けております。

経営理念

当社には社訓として次の4項目をかかげております。

- ① 社会奉仕 ② 和親協同 ③ 創意研究 ④ 責任完遂

上記に掲げたように、まず第一に企業を通じて社会に奉仕することであり、営利会社ですから適正な利潤の追求は必要ですが、まずわれわれは仕事を通じて社会の繁栄、幸福に寄与し、その見返りによってわれわれが生活させて頂いているということを、社員の一人一人に理解してもらおうようにしております。

よりよき社会奉仕をなすために、以下②和親協同、③創意研究、④責任完遂が必要となってくると思っています。皆んなが仲よく、新しい開発を目ざし、それぞれに課された責任をなしとげることをモットーとしております。

現在の日本は今までのような高度成長は望むべくもありません。非常にむつかしい低成長時代に入ったわけですが、企業間の競争は熾烈を極めており、路材業界としても同様なことがいえるのではないのでしょうか。

こういう時にあたり、わが社としては、いたずらに大きくなることを望まず、質の良い会社として、遅々とはしていてもますます堅実な歩みを続けて、社会の要請にこたえていきたいと考えております。

余 滴 ◎会報12号をお届けします。この号の編集中には、日航機のハイジャックや社会党大会の大紛糾など、大ニュースが相次いで発生、数日間はこれらのニュースのため、テレビも新聞も一斉に塗りつぶされた恰好でした。不安と焦燥のつきまぜられた世相の一面を如実に見る思いでした。

◎わずか5人の日本赤軍の暴力のため、6人の犯罪者と16億円に上る身代金が強奪されてしまいました。当面しているハイジャック事件の解決措置としては、人質の人命尊重を最優先させる考え方も、万止むをえないものとして大方の支持がえられましょう。だが、率直に言って、それだけで万事すっきりするというものではありません。やはり無法な暴力行為そのものに対しては、かなり厳しい措置を求める見方もあるわけです。とくに事件発生以前の問題として、徹底的な防あつ策が求められるところです。

海外諸国には厳しい批判意見も少なくないようですが、なかには「日本は貿易でのモーレッツ輸出だけでなく、暴力まで輸出する」といったものまで、感情的に流布されているとか。本当に困ったものです。

◎社会党の内紛については、ここに多くを記す必要はないでしょう。ただ一言、「あのようにわけのわからない社会党のままでは、自滅に拍車するだけだ」という実感がするということです。先ごろフランスで起った社共連合の分裂のことが想起されます。つまり異質のものは、どこまでも異質であるということです。事態を円くおさめることも大事ですが、本来分離したほうがよいものが、便宜的に妥協するのは、長い目でみてよいことでは決してないはずで。

◎秋は足ばやにやってきました。わりかたひどい台風の影響も少なく、天候もまあまあという推移であることは、せめてもの幸いです。道路関係の施工もはかどることと思いますが、お互の一層の健闘を祈ります。

~~~~~  
事務局便り  
~~~~~

新賛助会員の紹介

路面標示材協会はかねて協会活動の一層の発展を期するため、協会基盤の強化充実の諸方策を実施しております。そしてその一環として賛助会員の拡張の件に関係方面に働きかけてきましたところ、夏以来最近までに、主として路材原料メーカー会社を中心に次の各社からの加入決定をみるに至りました。経営合理化が強く推進されている今日の状況のもとで、多くの会社から賛助をいただけるようになりましたことは、全く有難いこととあります。深く感謝すると同時に、ご高志に報いるため、今後の協会運営には一層の充実・発展に努力する所存であります。以下順不同ですが列記してご紹介します。

① 東邦顔料工業株式会社（代表者 取締役社長 棚橋幹一）

東京都板橋区坂下3丁目36-5

主たる業種 黄鉛、防錆顔料製造

② 東邦石油樹脂株式会社（代表者 取締役社長 中崎正六）

東京都中央区日本橋人形町1丁目9-2

主たる業種 樹脂製造

③ 森下産業株式会社（代表者 取締役社長 森下啓之助）

東京都千代田区岩本町1丁目8-17

主たる業種 色材品販売及び加工

④ 日本ゼオン株式会社（代表者 取締役社長 島村道康）

東京都千代田区丸の内2丁目6-1 古河総合ビル

主たる業種 化学工業

⑤ エッソ化学株式会社（代表者 取締役社長 八城政基）

東京都港区赤坂5丁目3-3 TBS会館ビル

主たる業種 石油化学

⑥ 石原産業株式会社（代表者 取締役社長 石原健三）

大阪市西区江戸堀上通1丁目11-1

主たる業種 酸化チタン製造

なお、以上の他に目下ご検討中の会社が若干あります。

（ 以 上 ）