

# 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

道路標示黄色について .....	時崎賢二	1
溶着用黄色「トラフィックペイント」の 問題点と改善案について .....	宮本 誠	4
道路標示黄色に関して — 当協会と全国道路標識 標示業協会との合意について .....		8
“トラフィックペイントJIS改訂”の中間情況 .....	今村晴知	12
時事経済雑記 .....		13
事務局便り .....		16
余 滴 .....		16

## 道路標示黄色について

警察庁交通局交通規制課 時 崎 賢 二

色にはそれぞれ名称がつけられており、その名称で色のイメージを頭に浮かべることができます。この数多い色の中から、道路標示黄色という名称が与えられた色については、少なくともわれわれ関係者間では、この色のイメージが定着したものだと思われま

す。道路標示黄色の経緯は、今さらいうまでもありませんが、敢えて略述すると次



のとおりです。

従来、道路標示に使用されている黄色は、統一がなく各地方ばらばらに、黄味の強いものから赤味の強いものまで実に200種以上に及び、行政面からも施工管理面からも好ましくない実態となっていたため、これを是正し色の全国的統一を図りました。この際、色の基準をどのような形で示すかに腐心し、結果的には色見本をもって示すこととしました。これなら難しい色の測定をせず、単に目視比較することで色の統一が可能と判断したわけです。

色見本には、マンセル参考値 5.5 Y R 6.5 / 1 2 を書き添え、さらに退色を考慮して2年に1回の色見本の更新をすることにしました。既に第一回目の更新が実施されています。また、実施に当たっての材料の製造や施工条件などを考慮して、見本色との色差がNBS単位5、つまりΔE5以内として示してあります。

以上が黄標示の経緯ですが、さて制定後2年を経た現在、定着したというものの実態はどうであろうかと案じていたところ、路材協会報(№25, 55, 6, 30発行)に掲載された「道路標示黄色のチェック」を拝見させていただき、大変興味をそそられました。

元来、色というものは感情に訴える要素が強いといわれます。学問的にも心理学の分野つまり色彩心理学として発展し、性格判断、子供の環境判断などにも利用されているように、色に対する「好み」も個人差が大きいといわれています。

道路標示の黄色も心理学的に、注意を惹く色として、目立ちやすい、警戒心を起させるなどが利用された理由だろうと思います。黄色の線や記号等はとくに規制標示として、罰則が課せられるものに使用されています。

例えば、「追越しのための右側部分はみ出し通行禁止」通称「はみ禁」規制の黄色のセンターラインは車の正面衝突事故防止上たいへん重要なものです。つまりセンターラインが黄か白かは運転者にとって重大な問題となります。したがっ

て、黄色の統一にあたっては、黄色の線と白色の線の区別に主眼をおいて、慎重に実験を行い決定しました。

ところで「道路標示黄色のチェック」のレポートによりますと、黄色の基準化直後の53年8月には、標準色（色見本）より黄味の方への許容差のズレが大きく、1年後の54年2月には許容差は黄味と赤味がほぼ同程度のズレ、2年後の55年1月には許容差は赤味の方へ $\Delta E = 2.3$ 、黄味の方へ $\Delta E = 1.0$ と2倍以上赤味寄りを示しています。つまり、年々、道路標示の黄味は赤味の強いものへ移る傾向があることが示されています。

理由としては、おそらく加熱による退色を意識したものであろうと推測されていますが、その他にも次に述べるような理由があるのではないかと、私なりに推測してみましたので、ご参考になれば幸いです。

黄色という名称からは、レモンイエローのような黄色が通常のイメージとして浮びがちですが、道路標示黄色の見本色のとおり、基準色はかなり赤味の強い黄色です。このことから、レモンイエローのような黄色を思い浮べていた意識としては、道路標示黄色というのはかなり赤味の強いものとして印象され、やがて先入感として赤味が強ければ道路標示黄色であると、知らず知らず定義づけが頭の中で形成されるのではないのでしょうか。

それが見本色との目視比較の際に働き、許容差として黄味の方へはNO赤味の方へはYESの判断がなされ、これが本来あるべき姿としての黄味と赤味の許容差の均衡を歪め、赤味寄り傾向を強くしつつあるのではないかと考えられます。

結論としては、やはり初心に帰って先入感を無くし、正しい目で基準色との目視比較を行うべきであり、黄味にも赤味にも許容差の偏りに著しい差異のないように、発注者も受注者もともに配慮することが、道路標示黄色の統一の望ましい姿であろうと思います。

（筆者は警察庁交通局交通規制課課長補佐です）

# 溶着用黄色「トラフィックペイント」の 問題点と改善案について

宮 本 誠

## 序

転回禁止、はみ出し通行禁止、進路変更禁止等の規制標示の夜間反射性は、安全運転上極めて重要なことは申すまでもありません。現用の黄色標示は白色標示に比し、光の吸収性が大きいので、前照灯による夜間の反射性が低いことは、止むを得ない現象であります。ちなみに「トラフィックペイント」多用の米国においては、黄色標示を重要視し、黄色「ガラスビーズ」を使用することを原則としています。※<sup>1</sup>

また「カリフォルニア」州、「ロスアンゼルス」では、その視認性向上のため、はみ出し通行禁止用には、写真1のように中央線に黒線を一本挿入しているようであります。※<sup>2</sup>

この拙文は、黄色標示の視認性を向上するため、主として電磁的〔極性（Polarity）※<sup>3</sup>〕に考察を試みたものであります。

## Ⅰ 物質の極性（Polarity）※<sup>3</sup>

---

※1……Highway Research Board Bulletin 57(1950)

※2……S51-5月 段谷研究員の渡米視察報告書による。

※3……一対の電極の内、一方の電極を基準とし、その間に発生する直流電圧の正負により、その電極の極性の正負を定める。（詳細は次頁※1文献御参照）（電気工学辞典1.961）

写 真 1

1940年Bruyne氏<sup>※1</sup>が提唱したもので、物質は極性と無極性に区分され、極性物質同士、または無極性物質同士は互に溶解または接着、あるいは混合等が起



写 真 2

るが、極性物質と無極性物質間では、溶解・接着・混合も起らないことは公知のとおりであります。<sup>※2</sup>

注 主なる物質の極性例

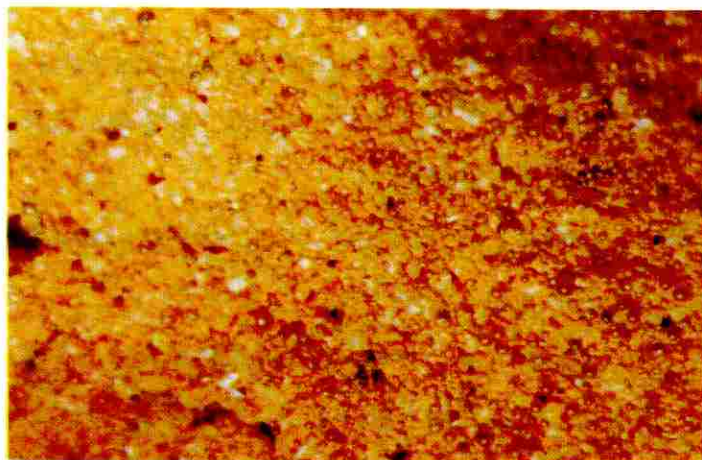
無極性物質 → 金属、

天然ゴム、ナフタ

リン、ベンゼン等

極性物質 → 水、ガラ

ス、アスファルト、アルコール、合成ゴム、石炭酸樹脂、木材等



## 〔2〕 溶着用黄色「トラフィックペイント」の現況

(1) 顔料・体質材・反射材(無色透明の「ガラスビーズ」)並に結合剤及び可塑剤等とを混合、溶融せしめた化合物を、各種の施工機によって路面上に低温溶着せしめる道路標示・区画線であることは周知のとおりであります。

※1……T. O. Perry : Modern Plywood (1942)

※2……Standard Handbook for Electrical Engineers (1978)

Index 10-51, 16-52, 16-74, 2-28, 24-6, 4-122, 24-6

(2) 塗着後の接着力、車輛に対する耐圧力、摩擦力、耐摩耗性、「耐スリップ」性、有効寿命等は材料並に施工各社のたゆまぬ御努力により熟達していますことに対し、深く敬意を表したいと存じます。

(8) しかしながら黄色標示は、白色標示より「ガラスビーズ」の逸脱と夜間視認性の低下が、早目に発生するやに思われます。

### ③ 溶着用現用黄色標示材の極性等の実験

現用の無色透明「ガラスビーズ」を用いた標示材の簡単な極性等の実験結果は次のとおりであります。

1. 結合剤と「ガラスビーズ」は共に極性のため、良く加熱混合、接着する。
2. 可塑剤と「ガラスビーズ」は、可塑剤が無極で、「ガラスビーズ」が極性のため加熱接着せず。
3. 体質材と「ガラスビーズ」は体質材が無極で、「ガラスビーズ」が極性のため混合も悪く接着せず。
4. 顔料と「ガラスビーズ」は顔料が無極、「ガラスビーズ」が極性のため接着せず。(混合度も悪い)
5. 在来の組成による黄色標示材を路面溶着と同一温度で熔融した場合(表面に「ガラスビーズ」散布)は.....
  - イ. 結合度は良好であるが、表面「ガラスビーズ」は簡単にとれる。
  - ロ. 「ガラスビーズ」の含有均等性は余り良くない。
  - ハ. 結合剤を増して体質材を減ずると、(イ)(ロ)の現象は緩和される。

### ④ 改良試作結果とその夜間反射性

簡単に要約しますと、次の通りであります。

- (1) 白色標示は前照灯の照射光の各波長(400m $\mu$  ~ 700m $\mu$ )の全部が一様の強さで反射するので、夜間、前照灯による反射性が良好。

(2) ③の実験結果から黄色標示に無色透明の「ガラスビーズ」を用いると光が透過して他の組成材に吸収される率が大いなので、復帰反射率が低下する。

(3) したがって、実験結果も配慮して組成見直しをして、すなわち体質材を減少して結合材を増し、黄色「ガラスビーズ」(約15%)を用いた。

(4) その結果は・・・

イ. 散布「ガラスビーズ」が無くても、前照灯の照射による復帰反射は可成り黄色反射をする。(写真2参照)

ロ. しかも「ガラスビーズ」は容易に脱落せず、かつ結合力も可成り良好。

ハ. しかし黄色「ガラスビーズ」は可成り高価であるので、標示材の生産費が上昇する。

注 a. 施工は在来通り

b. 黄色標示の反射性を増すために、発光鋸の併用方式があるが、路面上に突起物を設置することは(チャッターバーは別として)安全運転上は好ましくないに加え割高となる。

ニ. 黄色標示は、安全運転上極めて重要な役割りを果すのであるから、客観的に経済比較は成立するものと考えられる。

## 結び

以上極めて杜撰的の考察を試みまして、路面標示材協会からの寄稿御依頼に対して、その責任の一端を果したいと存じます。少しでも御参考になれば、老骨電気技術者の一員として幸いです。(55. 8. 13)

(筆者は工学博士、信号器材部専務取締役です。)

道路標示黄色に関して ― 当協会と全国道路標識標示業協会との合意について

最近における道路標示黄色の自主チェックの結果に鑑みて、路材協としては、その統一基準色としての、実体の維持向上を期するため、まずは施工業者の団体である「社団法人全国道路標識標示業協会」との間に、十分の合意をとげ、両団体が相たずさえて一層の改善に努力することになりました。ご参考までに両団体間の往復文書を摘記します。（路材協事務局）

昭和55年7月21日

社団法人 全国道路標識標示業協会  
会長 雑賀 武 殿

路面標示材協会  
会長 西 川 政之助

道路標示黄色に関する件

謹啓 盛夏の候、貴会いよいよご清栄の段慶賀に存じ上げます。平素は弊業界のために何かとご高配を賜わり、誠に有難く厚く御礼を申し上げます。

さて、標題警察庁制定の「道路標示黄色」につきましては、制定実施以来およそ2カ年を経過し、その間関係各方面の協力努力により全国的統一の実行成果を確実に上げつつあることは同慶の至りに存じます。

ところで、弊協会がメーカーの立場から統一基準色としての「道路標示黄色」の実体の維持向上を期するため、メーカー各社の現実製品を定期的に自主検査いたしておりますことをご高承の通りであります。

つきましては、最近実施した本年度の自主検査の結果などをみておりますと、



各社の製品が次第に赤味を濃くする傾向が看取されます。（委細は路材協会報 №25. 10頁以下「道路標示黄色のチェック」に掲載の通りであります。）  
むろん何れもは基準色見本の規制範囲内のものではありませんが、率直に申して、もし、この傾向がこのまま拡大延長されますと、基準色設定の趣旨に反する事態発生も懸念されなくはない次第であります。

かかる「赤味化傾向」の原因（動機）が那邊にあるかは、単純に速断できないところでありますが、弊協会としましては、技術委員会が一層厳しい申し合せ基準を設けて具体的に各社の協力を促すなど、できる限りの努力をいたしておるところであります。

そこで、貴協会にお願い申したいことは、貴協会員各社におかれて、発註機関方面等から「とくに強く赤味を要求されるようなケース」があります場合には、甚だお手数で恐れ入りますが、「速やかに関係メーカーまでその旨をご連絡頂きたい」ということであります。

ご連絡を頂いた場合には、早速当該メーカーから、技術者を派遣し、ご同道して当該発註機関にご理解、ご納得の頂けるよう説明努力をさせて頂く所存でございます。何とぞ貴協会各位のご協力をお願い申し上げます。

なお、過日、本件に関し、弊協会幹部が警察庁を訪問し、当局のお考えを伺いましたところ、「道路標示黄色に関する基本方針は全く不変である。設定以来2年を経過したが、ぜひ初心に帰って、基準色を遵守することに、関係者全部が一層協力努力されたい」ということでございましたので、申し添えさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

敬 具

昭和55年8月20日

路面標示材協会

会長 西川 政之助 殿

社団法人 全国道路標識標示業協会

会長 雑賀 武

### 道路標示黄色に関する件について

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素は当協会の運営につきまして、ご指導ご協力を賜わり、お礼申し上げます。さて標記につきまして、昭和55年7月21日付で、貴協会から尊書を頂戴しました。

申し越しの件につきましては、当協会といたしましても全く異論がなく、ご趣旨に賛同いたしますので、両者あい携えて基準の色を遵守するよう、よろしくお力添え下さいますよう、お願い申し上げます。なお、過日、支部長会議の際に、貴協会の趣意を説明し、なお別添により各支部長に通知いたしましたことを申し添えます。

敬 具

昭和55年8月8日

各 支 部 長 殿

社団法人 全国道路標識標示業協会

会長 雑 賀 武

### 道路標示黄色の再統一について

警察庁で「道路標示黄色」を定められて以来、当協会といたしましては、施工に際して、規定された色を遵守するよう指導しており、会員各位のご努力によって、指定色が定着してきたのであります。ところが最近になって、赤味に偏した材料も出現し、統一を乱すような例も見受けられております。

かかるときに、路材協から別添（道路標示黄色に関する件）のような申し入れがありました。これは誠に時宜にかなう適切な処置かと存じますので、当協会といたしましても、全く異論がないのであります。

つきましては、申し入れのとおり両者ともども協力し、「道路標示黄色」を基準色とすることを再確認し、これを遵守されるよう、ご指導方をお願い申し上げます。

なお、黄色に関する警察庁通達は、その後も変更されていないことを申し添えます。

敬 具

---

## “トラフィックペイント J I S 改訂” の中間情況

技術委員長 今 村 晴 知

---

トラフィックペイントに関する J I S が制定されたのは、常温用についての昭和26年が始まりであり、以降、次のようになっています。

常 温 用： J I S K 5 4 9 1 — 1 9 5 1 年 制 定 1 9 7 4 年 改 訂

よ う 着 用： J I S K 5 6 6 5 — 1 9 7 1 年 制 定

ガ ラ ス ビ ー ズ： J I S R 3 3 0 1 — 1 9 7 5 年 制 定

( 参 考 ) 加 熱 用 日 本 道 路 公 団 規 格 昭 和 4 0 年 制 定, 4 4 年 一 部 改 訂, 5 2 年 大 幅 改 訂

路 材 協 会 で は, 技 術 委 員 会 で 昭 和 5 1 年 以 来, よ う 着 用 塗 料 の 発 注 機 関 別 仕 様 書 の 調 査 を し た 結 果, い ろ い ろ な 仕 様 ・ 規 格 が あ る こ と を 知 り, J I S K 5 6 6 5 の 見 直 し 研 究 を 内 部 で 進 め て い ま し た。 昭 和 5 3 年, 工 業 技 術 院 か ら 日 本 塗 料 工 業 会 と 路 面 表 示 材 協 会 に, 常 温 用, よ う 着 用 の ほ か, 加 熱 用 も ふ く め た 全 般 の J I S “ 一 括 ” 検 討 の 要 望 が あ り, 日 塗 工 と 路 材 協 で 分 担 し て 素 案 検 討 に 入 り, 後 に 両 者 合 同 で 一 本 の ト ラ フ ィ ッ ク ペ イ ン ト J I S 改 訂 の 原 案 作 成 に, 工 技 院 の ご 指 導 を 仰 ぎ な が ら 進 め て き ま し た。 路 材 協 技 術 委 員 会 で は 各 技 術 委 員 の 協 力 の 下, 今日 ま で 長 期 間 大 き な 仕 事 と し て 研 究 し, ま た そ の 間, 5 4 年 に は 主 要 な 使 用 者 側 や 第 三 者 側 の ご 意 見 を 伺 っ て 原 案 を 作 り, そ れ が 5 5 年, 正 規 な 塗 料 J I S 専 門 委 員 会 に かけ ら れ, 近 く ま た 化 学 製 品 部 会 で 審 議 さ れ る 段 階 に あ り ま す。 こ の た め, こ こ に は ま だ 内 容 の 詳 細 に つ い て 述 べ る こ と は 許 さ れ ま せ ん が, 特 記 点 の み 簡 単 に 触 れ て み ま す。

① ト ラ フ ィ ッ ク ペ イ ン ト は 今 や 常 温 用, 加 熱 用, よ う 着 用 と も 交 通 安 全 対 策 上, 広 範 囲 か つ 同 時 併 用 的 に も 使 用 さ れ る よ う に な っ て い る。 ま た 塗 料 の 原 料 ・ 組 成, 荷 姿 な ど, 並 び に 塗 装 と し て の 施 工 方 法 に, 最 近 幾 多 の 進 歩 が あ っ た。 こ れ ら の こ と か ら 「 適 用 」 と 「 種 類 」 に つ い て, 新 た な 区 分 と 表 現 を 以 っ て 示 し た。

種 類 は 1 種 常 温, 2 種 加 熱, 3 種 溶 融 に な り, ガ ラ ス ビ ー ズ の 含 有 量 と 散 布 方 法 に よ り, 各 1 号 ・ 2 号 に 分 か れ る。 3 種 溶 融 で は 現 行 K 5 6 6 5 の A タ イ プ は 新 J I S か ら は 除 外 さ れ る。

② 品 質 規 格 は, 関 係 先 の ご 理 解 と ご 諒 承 を 受 け て, 現 行 の J I S K 5 4 9 1, 5 6 6 5 並 び に 日 本 道 路 公 団 規 格 が 基 礎 と な り, 現 状 と の 遊 離 に よ る 大 き な 混 乱 と ば っ ち 大 な 研 究 の 裏 づ け を 必 要 と す る こ と は 避 け ら れ た。

③ 3 種 溶 融 の 試 料 採 取 方 法 に お い て, 粉 体 状 の ま ま 採 取 す る の と, 一 旦 加 熱 溶 融 し て 後, そ の 一 部 を 採 る と き の 均 一 性, 並 び に 試 験 の 一 般 条 件 に お い て, 試 験 片 の 作 成 に お け る 手 順 と 表 現 に 大 変 苦 心 が 払 わ れ た。

④ 圧 縮 強 さ の 測 定 で は, 試 験 片 の 破 壊 ( い わ ば 降 伏 点 ) の 判 定 し に く い 場 合 は, 圧 縮 率 2 0 % で の 読 み を と る。

⑤ 3 種 溶 融 の 「 溶 剤 不 溶 物 」 が 外 れ, 「 加 熱 残 分 」 が 入 っ た。

⑥ 1 種 常 温, 2 種 加 熱 で の 試 験 方 法 は, 在 来 J I S や 規 格 に 対 し, J I S K 5 4 0 0, 5 5 0 0 — 1 9 7 9 に 従 い, 全 面 的 な 表 現 の 変 更 が あ っ た が, こ こ で は 内 容 を 割 愛 し ま す。

( 筆 者 は 日 本 ペ イ ン ト 樹 道 路 塗 料 部 長 で す )

# 時事経済雑記

## ○景気の現状と政策の動向

通産省が8月下旬に発表した4～6月期の経済指標によると、鉱工業生産指数は前期比0.1%増と横バイ、出荷は同0.5%減と三年ぶりの減少。輸出は大幅に増加したものの、内需の不振が足を引っ張ったかたち。製造工業稼働率も同1.1%低下、これも2年9カ月ぶりの低下となった。さらに続いて発表された7月分の速報指標によると、生産は前月比0.1%減、出荷は同0.9%減と何れも3カ月連続の減少で、景気のかげり現象は拡大の傾向をうかがわせる。生産、出荷が3カ月連続減少したのは、第一次石油危機後の景気後退期（49年央から50年初め）以来のこと。通産省は「全体として景気は要注意の時期に来た」とする警戒的な見方ようだ。

一方、大蔵省や日銀（とくに日銀）の見方は、8月20日の公定歩合の引き下げに際してもうかがわれたように、態度としてはかなり慎重とみられる。すなわち公定歩合の引き下げについては、景気刺激の立場から大幅利下げを主張する政府、自民党と物価重視の立場から小幅引き下げを主張する日銀との間で、その時期、幅ともに調整にはかなり難航したようだ。9月上旬に発表される政府の総合経済対策においても、景気と物価を、どのように按配するかがポイントになる。しかし、対外関係をも考慮した中・長期の立場からすれば、基本的には景気と物価の両にらみにならざるをえないのではないか。

ところで、今年度の実質経済成長率4.8%（政府経済見通し）の達成は困難だとする見方が出てきている。今年に入っての実質経済成長率の推移をふり返ってみると、まず1～3月期は前期比1.8%の増（年率換算7.2%）で、とくに輸出黒字の増加や4月の電気料金値上げ前の在庫増し（仮需）の影響が大きかった。しかし、4～6月期は仮需の反動や公共事業の執行抑制、個人消費の低迷などが響いて前期比0.6%増（年率2.5%）に落ち込み、さらに7～9月期についても前期比0.6%ていどの低成長になることがほぼ確実視されるに至っている。在庫調整の継続から鉄鋼、石油化学などの基礎資材産業分野では本格的な減産体制に入っており、生産活動面の停滞はなお続く見通しである。

総合経済対策は、①先に実施した公定歩合引き下げ効果の浸透、②公共事業の執行抑制の解除（緩和？）、③住宅投資の促進、④プラント輸出の拡大、⑤エネルギー対策の推進等々がその内容とみられる。むろん、それらの具体的な実施内容如何で、その効果もちがってくるわけだが、余り大きな期待を抱くことには疑問が残ろう。

今年度の実質経済成長率4.8%の達成が「国際的責務である」とするならば、その成否をめぐっての政府の立場が一段とたいへんになってくることはいうまでもない。（8月30日記）。

## ○公共事業の抑制解除

上記した本年4～6月期出荷の前期比0.5%減、3年ぶりの減少であるが、その内需向けだけをみると前期比2.0%減、さらに建設財だけをみると同5.8%減とひどい落ち込みである。いうまでもなく、公共事業の発注抑制や住宅着工の減少などがもろに響いた結果である。それだけに、公共事業の抑制解除は今後の総合経済対策の目玉の一つとして注目されるわけである。

今年度の公共事業予算は、一般会計、特別会計、政府関係機関、公団等を合計すると、1兆4千377億6千万円となるが、去る4月8日の閣議で、9月末までの契約率を60%でいどし、抑制的に執行する方針が決められていた。このため上半期(4～9月)の公共事業は約8兆5千600億円にとどまり、昨年同期に比べて、約4千500億円少なくなる見込みに推移している。

抑制解除については、自民党や建設省と大蔵省との間に意見のちがいが指摘されていた。つまり大蔵省は12月末の契約率を80%でいどし、景気、物価の両面に配慮した中立型の予算執行を考え、第3・4半期(10～12月)の公共事業をほぼ前年並み確保を指向したのに対し、自民党や建設省は、12月末の契約率を85%として年度内に完全消化し、本腰の景気テコ入れを考えたいようだ。問題はこの段階で、金融政策の転換と歩調をそろえて、財政面からどのていどの景気刺激政策を打ち出す余力があるか。そして、その景気対策の実行が物価なり、対外収支なりにどのていどの影響性をもつことを許容するか、という総合判断の問題であるわけだ。

年内85%契約を実施した場合は、①10～12月の契約額は約3兆7千000億円に上り、前年同期に比べて70%増という大幅な伸びになる。②そしてそのような急増は建設資材の値上りを招くおそれが少なくない、という懸念もある。何れにしろ、今年度の場合は9月末の目標(実績予想)が低だけに、第3・4半期だけに限ってみれば、80～85%における実行規模はかなりのものとなり、現実それが実行される限りは、その効果も軽視できなくなろう。

率直に言って、発注の停滞、伸び悩みに苦しんできた道路標示材業界としても、上記のような公共事業の今後の展開について、重大な関心をそそられるところである。(9月1日記)

## ○路面標示材の生産動向など

路面標示材の最近の生産動向を対前年同月比で見ると、1月(+)1.0%、2月(+)26.5%、3月(-)1.3%、4月(+)14.1%、5月(+)4.5%(以上1～5月期の対前年同期比は(+)9.5%)、6月(-)13.0%、7月(-)11.3%である。上記の数字がはっきり示す通り、1～5月はかなりの増産カーブであるのに対して、5月を境に6、7月は明確な減産傾向に転換している。たぶん8月もこの傾向は続くだろう。

ところで、1～5月の前年同期比増産率は(+)9.5%、実数量で約4,200トン、およそ半月分の生産量に相当するものである。これを適正供給量の考え方と対比して、過大とみるか否かは、見方の分れるところであるが、6月以降の際立った減産傾向の事実からみれば、一応過大だったといつてよいのではないかと。ことに今年(最近まで)の現実的な需要動向の実感を考え合わせるとその感をさらに深く

する。この業種の場合、生産と出荷の間に若干のタイム・ラグを見込むとしても、生産量はほとんど需要量に見合うものとみて大過なく、そしてメーカー在庫の規模は、過去の実際から導くかぎり、せいぜい生産量の1週間分前後（これをいわば適正在庫量）とみられてきた。ということは過大在庫問題はほとんど存在しなかったといってもよい。そこで本年の需要量を前年とおおむね同じ（これ自体に若干問題はあがあるが）とみるとしても、前述した約半月分の過大生産分は、そのまま在庫圧迫として作用した。と同時に、6月以降の減産の主因はまさにこの在庫調整にあったとみられる。

ところで、本年1～7月間の生産量（6万0325トン）を前年同期（5万7813トン）比でみると、104.3%となる。つまり（+）4.3%で、去る5月末現在の同109.5%から単純にみて5.2%分だけ在庫調整は進歩したことになる。総じて在庫調整はいま一步のところきたといえる。なお、これまでの過大在庫分は、いわゆる夏季用タイプの製品を中心とするものであったが、そのシーズン性からみても、ようやく冬季用タイプへの切り換えの時期にさしかかっている。それと在庫調整一巡の時期とがうまく整合する関係になってきたともみられる。

最後に問題になるのは、年間需要量（よう着塗料）がどうなるかである。その点、今後、需要面にさしたる異変が起きなければ、需給は全体として安定し、正常化するとみられる。要は今年の需要が昨年（暦年）の実績（9万4535トン）を大きく増または減するようなことがあるか否かである。年間需要量の推計にはいろいろの方法がありうるが、極めて簡便で実際的な次の試算を参考までに付記しておく。それは、つまり過去の経験に照らして、上半期（1～6月）の生産実績と上半期の年間生産比率とを用いる方法である。すなわち

	(上半期生産高)	(上半期生産比率)	(年間生産高)	(成長率)	
50年	→ 33,257トン	55.5%	59,947トン	-%	
51	→ 34,290	54.8	62,589	(+)4.4	
52	→ 40,138	52.1	77,007	(+)23.0	
53	→ 48,284	54.2	89,053	(+)15.6	
54	→ 51,271	54.2	94,535	(+)6.2	
		以上平均 54.2			
55	→ 54,519 (予)	ケース1	54.2	100,588	(+)6.4
		ケース2	55.5	98,232	(+)3.9
		ケース3	52.1	104,643	(+)10.7
		ケース4	60.0	90,865	(-)3.9

ちなみに、55年の年間予想は同上半期の生産実績に4つのケースの試算をしてみた。ケース1は過去5年の上期生産比率平均、ケース2は同最高、ケース3は同最低、およびケース4は今年上半期生産の過大分を考慮して、上半期生産比率を60%として推計したものである。（小原）

## 事務局便り

### ○全標協幹部との懇談会

7月17日、麴町会館で、路材協、全標協の両団体幹部懇談会を開催し、当面の共通的問題の検討や情報交換について懇談した。とくに道路標示黄色の実施面で、両団体が一層の協力、努力することを申し合わせた。出席者は路材協から西川会長、新美副会長、小原専務理事、全標協から雑賀会長、隈部副会長、菊池専務理事、宮村常務理事、船窪事務局長。

### ○神東塗料㈱理事更迭

7月18日、神東塗料㈱から同社選出の理事として、同社営業本部路材グループ部長代理戸田幸男氏の届出があり、同日開催の理事会で全会一致承認された。

### ○技術委員森山吉雄氏昇進

神東塗料㈱選出の技術委員森山吉雄氏は、7月1日付で、同社第二技術部部長代理兼第二技術課長に昇進された。

### ○道路標示黄色の自主チェック

8月28日開催の技術委員会で、同委員会は道路標示黄色の本年下期の自主チェックを、来る10月末日までに各社の実際見本の提出をえて、実施することに決めた。11月の技術委員会でチェックの具体的方法を協議する予定。

### ○道路塗料の需要調査実施

8月17日開催の業務委員会で、同委員会は道路塗料の需要状況の全国的実状調査を実施することを決めた。10月末日までに調査票を回収し、11月中に集計作業を終る予定。

### ○近促法関連の実体調査に応援

先に全標協の努力により、道路標識標示施工業が近代化促進法の適用業種に指定されたが、これに関連して当局の基礎調査が8月末日を期して実施された。これに関して当路材協（会長が同専門委員会委員）としても、同調査の円滑な実施と同業界の発展に、いささかでも寄与する意図から、全標協との協議のもとに、全国660余の施工会社に対して、同調査票提出方の促進を呼びかける文書を送って、側面からの応援（8月13日発送完了）を行なった。

### 余滴

何十年ぶりの冷夏だ、と。ただ冷しいだけでなく、梅雨の戻りを思わせるような雨続きには閉口させられた。たまさかの陽光を浴びると、実に生き返った心地がした。

今夏の高校野球は東日本勢（横浜対早実）の決勝戦となり、西日本方面のファンは残念だった。20校近い初出場校が何れもよく闘い、1年生投手が堂々のプレーを見せ、北のチームも南のチームも本当によくやった。「有名、無名なぞ糞喰え」の気概が横溢していた。勝っても、負けても、さわやかさが残る。高校野球ならではの思いを、今年もまた深くした。そして夏も終わった。（〇）