

昭和56年2月28日発行

No. 27

1981

# 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

難かしい局面に立って.....	西川政之助.....	1
安全環境での道路交通を.....	江本 義男.....	4
<b>応援席の声</b> 道路標示雑感.....	殿木 健.....	7
区画線について.....	紙谷喜八郎.....	9
道路標示黄色のチェック.....	路材協・技術委員会.....	11
時事経済雑記.....		13
<b>事務局便り</b> .....	15 <b>余滴</b> .....	16

## 難かしい局面に立って

会長 西川 政之助

当会報の発行に間が空きましたため、本号が今年の初号となりましたが、今年もはや2カ月が過ぎ去ってしまいました。

ところで、今年になってから、とくに最近へかけての内、外の政治、経済の動きには実にめまぐるしいものがあります。ここに、それらのいちいちを記述することは省くとしても、とにかく難かしい“ご時勢”になってきたという実感がこみあげてきます。今年のおわが国の経済見通しにつきましては、政府をはじめ多く



の民間諸機関の報告が発表されていますが、大ざっぱに言うと、民間諸機関の見通しは政府のそれよりいったいに洗い見方をしているようです。新聞等に報道されている財界首脳筋の見方をみても、「今年は悪い」、「今年が去年以上になるとは考えられない」、「今年は、去年の後半と同じような状態が続く、なかなか上向きにならないだろう」、「倒産件数の増加が案じられる」、等々いずれも多少は政治

の含みのある発言だとしても、実感としては共通するものがあります。

私どもの路面標示材（よう着型、道路塗料）の製造業界は、その規模は大きくない特殊な産業分野のものですが、ご承知の通りその需要先は100パーセント近くが道路交通関連の官公需要であります。したがって公共事業費（予算）の2カ年連続ゼロ成長とか、中央、地方を通ずる財政事情のきびしさとか、環境事情悪化のことを考えると、今後の見通しは決して明るいものではありません。

道路塗料全体の需要量は、すでに昨年（歴年）において対前年比プラス、マイナス0パーセントと、初めて完全なる頭打ちを示し、近年連続的にみられた2桁台ないしそれに近い高成長とは全くちがう事態が現実のものとなっております。そして、今年の見通しも可能なかぎりの諸条件を読み込んで予想した場合、その結論は「よくて精々横バイ、悪いと5～7%減」というのが大方の見方のようです。しかも問題は、こうした需要の完全なる停滞現象そのものが一過性のものでなく、むしろ持続的性格のものとみられる点にあるわけです。

転換性の乏しい、特殊産業分野における需給の不均衡（とくに需要縮少による供給の相対的超過）がとかくひき起すのは、販売戦の激化、価格の低落、採算性の窮迫、製品供給の混乱、等々であり、場合によっては品質の粗悪化や企業の倒産等の事態も来さないとは断言できないものです。

自由経済のもとでは、販売戦が激化したり、価格が低落したり、採算性が悪化

したりするのは至極当りまえのことで、それ自体を非難することは妥当ではありません。しかし、製品が粗悪化したり、製品供給が混乱したりするようなことは決して歓迎できることではありません。こうした問題を考える場合、私たちの道路標示塗料製造業の基本体質には、若干の特殊的事情があると考えられます。その①は交通安全施設関連産業として、社会的に重要な使命をもっていること、その②は製品の需要先はほとんど全量に近いものが道路交通関係の官、公庁であること、その③は、その製品は原則的にはJIS規格品であって、用途の特殊性からいっても、絶対に粗悪品を供給してはならない、こと等であります。これらのことは業界人自身がまず自覚に徹しなければならぬこととして、相互に戒め合っているところであります。と同時に、関係方面各位のご理解とご支援をも頂かなければならぬことでもあります。さらに業界の経営者としては、次のことを理解する必要があると思います。いわばその④として、私たちの業種における商品の特性に関することです。すなわちその商品（製品）に対する「需要の弾力性が極めて小さい、反面、供給の弾力性はすこぶる大きい」、つまり「商品の価格が下っても、それに対応して需要（量）が増えるという度合いは極めて低い。しかし反対に価格が上ると、それに対応して供給は極めて速やかに増えやすい」性質をもっていることです。

当然のことながら、経営の基本態度としては価格に支配されて軽卒な経営に走ることのないように自戒し、上記した①ないし③についての基本的自覚のもとに個々の経営が安定的に、着実にその社会的使命を果すことに注力しなければならないと、今日の難かしい局面に立って一段と深く考える次第であります。

なお、時代は常に流動的であり、時代とともに交通環境も移り変わりますので、こうした変化に即しては、安全施工、能率施工等に対応する新製品、新技術の開発、推進にも路材協会員はこぞって注力する決意であります。

何とぞ、関係官公庁、諸団体等各位におかれては、一層のご愛顧を賜わりますよう、幾重にもお願い申し上げます。

# 安全環境での道路交通を

日本ガラスビーズ協会会長 江本義男

昨年のわが国の経済状況を顧みますと、第二次石油ショックから生じた原材料の高騰、また冷夏等から一般消費の伸び悩み、さらには公共事業関連の発注抑制などから、必ずしも好況であったとはいえません。

このような環境の中で、交通安全事業もその影響を受け、前年に比べてほとんど伸びはなかったものと考えられます。

一方、昭和55年は第二次交通安全基本計画の最終年度でありましたが、交通事故による死亡者数は8,760名となり、昭和54年に比べて299名の増加という結果になったことは、大方の期待を裏切りまことに遺憾に耐えないところであります。

昭和56年度は第三次交通安全5カ年計画のスタートの年であります。昭和55年の交通事故による死亡者数が増加という不名誉な結果となったことを深く反省するとともに、交通安全関連産業にたずさわる者として、一層前向きな対策を立て交通事故減少のために邁進しなければならないと考えます。

交通事故による死傷者数は昭和46年以降毎年減少傾向にありましたが、昭和54年は交通事故の発生件数および死傷者数が、対前年比でそれぞれ1.6%、0.3%と僅か増加しておりました。昭和54年の交通事故の発生状況を仔細に見てみますと、

第一に、昼夜間では、夜間の発生件数の増加率が大きくなっております。夜間の交通事故は死亡事故につながる確率が高く、その致死率は昼間に比べて約3倍となっており、とくに問題視されるところであります。

第二に、道路幅員別で見ますと幅員5.5mから7.5mまでがもっとも多く、約



40パーセントを占め、幅員5.5mから13mまでが全体の71パーセントを占めております。また、一般国道が37パーセントであるのに対し、地方道は61パーセントを占め、その比率が高いことは大いに注目されます。

第三に、地域別では非市街地域が55パーセントを占め、単路部分で59パーセントを占めております。

昭和55年の交通事故による死亡事故発生状況の詳細は、まだ発表されておられません。死亡者数が8,760名と増加しており、昭和54年の発生状況と傾向的には似たようなものと推定されます。

今後の交通事故対策としては、もちろん総合的な交通安全対策が必要ではありますが、最も重要な柱の一つであります交通安全施設の整備と、その拡大に大いに努力する必要があるといえましょう。

最近、政府の総理府安全対策室でも「交通事故防止諸対策の費用対効果の分析に関する調査研究」が行なわれております。

このような費用対投資効果については海外の文献等でも種々紹介されております。

その一つに昭和50年から55年にわたって英国で反射性エッジラインを地方道に施工した効果について、役所と民間団体とが協力して行った道路テストの結果が最近発表されております。

これは英国の5つのカウンティーでセンターラインのみ施工されている地方道に対して、さらにエッジラインを追加施工し、その前後およびエッジライン未施工の道路とについて交通事故発生状況を厳密に検討したもので、その結果は次頁の表の通りであります。

この表から見られるようにエッジラインの施工効果は極めて顕著であり、特に

夜間の事故減少率は40パーセント近く、費用対効果についても7：1ないし、12：1と極めて大きな成果が得られております。

カウンティ名	全事故減少率	夜間事故減少率	費用対効果
イースト・サセックス	18%	37%	12：1
サウス・ヨークシャー	30%	38%	7：1
ノーザンプトンシャー	13%	42%	9：1
コーンウォール	—%	38%	—
ハートフォードシャー	22%	—	—

わが国の交通事故率の高い地方道対策、致死率の高い夜間対策等を考えますと、英国での「反射性エッジライン」の施工効果は費用対効果とも合せて、大いに日本の現状への対策の指針となるように思われます。

最後に関係諸官庁並に業界の皆様方のご指導ご鞭撻をお願い申しあげるとともに、ますますのご発展をお祈りしてご挨拶にかえさせていただきます。



### 道路標示雑感

殿 木 健

友人A氏は現在設計事務所を経営しているが、22才までは一流企業と言われているSタイヤの研究部に勤めていた。最近になって語りたがらなかった退社理由を話してくれたが、それによると、

『タイヤというのは、4万キロ程度走ると摩耗して使えなくなるように作られている。当時の技術でも10万キロは楽に使用に耐えられるものを作ることができた。しかし、会社は2倍使えるからと言って、2倍の値段では売れないという理由で、確実に4万キロ程度で交換するタイヤの研究をさせられていた……。そこには創造性が無くてね』ということであった。その後、工業大学に入学しタクシー運転手、土工などのアルバイトをしながら苦学のすえ卒業、現在ではビルからダムまで設計する事務所を開いている。

この話を聞きながら、彼の情熱と人間性を垣間見る思いであったが、それ以外に考えさせられることがあった。

それは『標示は幹線道路で約6カ月しかもたないから年2回の塗替えが必要で、そのように予算も組まれている。しかし本当に半年位しかもたないものだろうか？』という疑問であった。このような疑惑が湧くと今まで当然だと思っていたことが次々と不自然になってくる。

10数年前私が警察に勤め初めの頃だったと記憶しているが、横断歩道やセンターラインを引く作業現場で交通整理をしたことがあるが、その当時とほとんど変わらぬ施工方法を現在でも行っている。また施工機さえも変わらない手押し式のものである。若干進歩したと思えるのは、はみ禁などが自走式マーカーで工事を

している程度である。マイクロコンピューターによって、あらゆる管理や作業が自動化している現代に、ちょっと不合理ではないかと思えるのであった。

施工機と言えば、プロパンガスを積んだ車で走っていることから、県内でも昨年2件の失火があった。すぐに消し止めたということであるが、プロパンが街中で爆発したら、また路上作業中の施工員の中に車が突込んだらと思うと、もっと安全作業のための対策と、作業方法の改良をと考えさせられる。

あるていど単価は高くとも幹線道路で一年間ぐらいは消えない標示とか、現場で火を使わずに材料の配合で標示できるような簡単な施工方法とかの開発等々はどうなっているのか。

数年前に『交通事故防止は、道路にペイントを塗ることである』と言われ、大量の道路標示や区画線が引かれてきた。そして1980年の群馬県内の交通事故は7,014件発生し、死者166人、傷者8,702人の被害であった。この平和な時代にたいへんな犠牲者であるが、せめてもの救いは全国的に増加した中で本県はそれぞれ、457件、11人、535人と揃って減少し、特に死者数はいまだ車社会に入る前の昭和34年以降22年間で最少に抑止できたことである。むろん、この裏方には地味だが道路標示や、交通規制によるところの効果が極めて大きいことを認識すべきである。

この原稿を書きながら流れているテレビをボンヤリ見ていると「手の施しようもないと言われた脳梗塞の治療方法を仙台市の学会で、鈴木教授という人が発表した」という医学の進歩をニュースで伝えていた。

路材協の方々の研究成果を期待しつつペンを置こうと思った。

( 筆者は群馬県警本部交通規制課課長補佐です )



# 区画線について

紙 谷 喜八郎

路面標示のうち交通誘導を目的として道路管理者が設置するものが区画線と呼ばれますが、建設省中部技術事務所ではユーザーとしての諸問題を解決すべく、各地方建設局の共通テーマの一つとして、共同調査および研究を実施中であり、その調査項目の紹介と標示材について、2、3 気のついたことを述べます。

建設省が区画線を用い出してから約20年経過しました。その間発注仕様書、施工指針等につき諸先輩が作成または改訂をくり返してきましたが、施工基準、検査基準、性能検査等については、JIS規格に比べてなお充分とはいえないので、それらの基準化のため、1. 耐久性、2. 標示方法、3. 機械化施工、4. すべり抵抗、5. 消去方法、6. 施工管理基準等の項目についての実態調査を、土木研究所が中心になり、北海道開発局を含む9地方建設局で、昭和54年度から実施しています。

当中部技術事務所は耐久性と施工管理基準の基準化のために道路横断方向に試験ラインを設け、交通量と踏率から、視認性（白色度、夜光反射率）と耐摩耗性（厚さ、ハクリ度）を中心に調査しています。

現時点までに判明したことは、摩耗についてはAs舗装と同じ傾向を示し、大型車輛の踏み回数と相関が強く、ハク離については材料や施工温度等より外的要因、すなわちタイヤチェーン、スパイクタイヤ等と施工前路面への薬剤（塩カリ等）や湿潤度の影響が大きく関係するものと思われることとあります。もっともこれらのことは、メーカー側が冬用夏用等材料について充分研究配慮があり、当然の結果かもしれません。

小生は昭和47年頃より4年余り区画線の施工監督に携さわったことがあり、今回この調査に関係して感じたことは、施工手順や所要人員が変わっていないこと（むしろ交通整理，規制等で増加している），材料のJIS規格も溶着式と常温ペイントの2種類であり，日進月歩の技術開発の時代に，JIS規格の内容も変わっていないような気がしたことであります。

本紙の会長が全国標識標示広報の年頭の辞で述べられていましたが，品質向上に努力されているのは理解出来る反面，コストアップに悩まされている様子でしたが，区画線等路面表示は車輛等の流れを誘導するものであり，耐久性，視認性に影響のない少々の変色化やヘヤークラック，ピンホール等を問題にしているのは，省力・省エネ化は困難と感ずるのは小生だけでしょうか。その意味で，ユーザーとしての指針基準化の必要性を再認識させられました。一方デラであるべき施工業者の方々も日夜施工法や機械の開発等に努力されていることと存じますが，ユーザーに引渡す時，延長や幅の出来高やテストピースの厚さだけでは，現在まであまり発展が少ないのではないのでしょうか。新設ライン，再塗布ラインを非破壊で厚さが測定出来るような考案等，ユーザーを説得出来る武器を持つべきではないのでしょうか。

以上勝手な個人的意見を述べ恐縮ではありますが，本協会の参考になれば幸いと存じます。

（筆者は建設省中部技術事務所工務課工務係長です）

# 道路標示黄色のチェック

路材協・技術委員会

道路標示黄色が制定され早くも3年近くになろうとしています。その間、路面標示材協会の技術委員会では3回の自主チェックを行ない、今回は4回目の自主チェックになります。その結果についてご報告いたします。今回は前回（昭和55年1月）から10カ月経過した昭和55年11月に実施いたしました。

なお、自主チェックの意義などについては、前回の報告「路材協会報」25にも記載されておりますので、本報告では割愛させていただきます。

## 1. 提出された塗板について

各社が持ち寄りました塗板は16社分、各々ガラスビーズ散布なしの正規のもの、ガラスビーズを散布した参考品の2枚であります。塗板作成時の加熱条件はおよそ170～200℃、30～50分の範囲に各社とも入っております。

なお、ガラスビーズ散布品の塗板はガラスビーズの散布状態により、色差(ΔE)が大幅にバラツクため、本報告以降はガラスビーズ散布品のデータは割愛させていただきます。

## 2. 目視比較について

各社の塗板を集めて比較する作業は前回までと同様に、黄味のものから順次赤味の強いものへと配列しました。したがって、非常に近い色を順序づけますので、個人差もあり、この並べ方がただちに色見本との色差(ΔE)の大小関係を表わすものとも言えませんが、赤味の傾向を知る上では有意義な方法であると考えます。

この比較観察の結果を前回までの要領で表わしますと図1（次頁）のようになります。

### 図1. 見本色に対する溶着型黄色塗板の感覚的配分

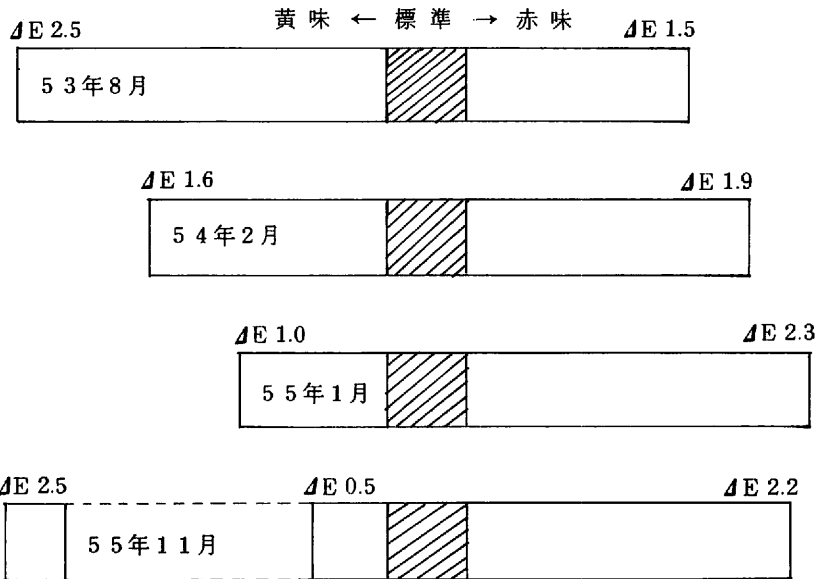
色見本より黄味とされたものが2枚

色見本とほぼ同じとされたものが5枚

色見本より赤味とされたものが9枚

### 図1の結果から

- (1) 回を追って赤味の傾向にきていますが、大半は前回と同じ程度になっています。
- (2) 今回は前回より黄味の強い塗板もあった。
- (3) 全体的に見ますと、バラツキの幅が大きくなったように感じますが、両端に若干かたよった塗板が5枚あるためです。大半は前回と同じ傾向にあります。



### 3. 色差 (ΔE) の測定結果

色差 (ΔE) は色差計 (注1) によって、色見本を標準として測定し、L, a, b 系によって表示しました。測定は甲乙丙3社の実験室で行ないました。その結果を表1 (次頁) に示します。塗板 (サンプル) の記号は測定値の小さい順に並べてあります。

表1の結果から

- (1) 同一塗板についての甲乙丙実験室間での測定値 (ΔE) の差がどれほどあるか見ますと、2枚を除いては1以下であり、この種の塗板としては一致を示しているとして良いと考えます。
- (2) 甲乙丙の測定した色差 (ΔE) の平均値を眺めますと、2以下が6枚、3以下が7枚、3以上が3枚であり、前回 (昭和55年1月) 調査時に比べて若干バラツキが大きくなっています。

### 4. ビーズ散布品について

1項の「提出された塗板について」にも記載したように、データが大幅にバラツキ (散布状態により大きく異なる) 解析が困難であります。(前回の場合と同様) したがって、ビーズ散布品についてはデータをとっても意味が薄いので、次回チェックから中止することにいたしました。(昭和56年1月の技術委員会で決定)

なお、今回のデータについても前回同様バラツキが大きく、解析の意味がありませんので、データの記載は割愛させていただきました。

表1 溶着型黄色塗板の色差(ΔE)測定結果  
(昭和55年11月分)

塗板記号	甲測定値	乙測定値	丙測定値	平均値
A	0.48	0.60	0.49	0.52
B	0.84	0.98	0.90	0.91
C	1.12	0.88	1.22	1.07
D	1.44	1.45	1.85	1.58
E	1.61	1.48	1.80	1.63
F	1.12	2.18	1.64	1.65
G	1.90	2.03	2.13	2.02
H	1.81	1.87	2.42	2.03
I	1.94	2.04	2.28	2.09
J	2.07	2.31	2.19	2.19
K	2.18	2.56	1.89	2.21
L	2.36	2.15	2.44	2.32
M	2.42	2.83	2.38	2.54
N	3.16	3.48	3.24	3.29
O	2.94	3.94	3.72	3.53
P	3.75	3.75	3.90	3.80
平均値	1.95	2.16	2.16	2.09

(注1) 測定器の器種は

甲：スガ試験機製 AUD-CH-GV3-H

乙： " CH-1S

丙： " AU-CH-I

(筆者は日立化成工業(株)山崎工場 藤谷明文氏です)

## 5. まとめ

よう着ペイントメーカー16社がそれぞれの製品を塗板にして提出しあい、技術委員会において検討した結果としては、

- (1) 大半の塗板が(2社を除く)色見本より赤味の強い傾向にある。
- (2) 色見本との色差はバラツキの幅が前回に比べて若干大きくなっている。(大半の塗板は前回と同程度)
- (3) ビーズ散布の塗板については、色差(ΔE)のバラツキが大きいので、次回から中止することにした。
- (4) 色差の大きいものは当協会としてできる限り3を目標に努力する。  
ということでありました。

---

# 時事経済雑記

---

## 56年度の経済はどうか

毎年、政府や民間の研究機関などが経済見通しを発表するが、それらはなかなか当たらないものだという風評が高い。単なる“当てもの”として見れば、そうかも知れない。しかし経済見通しの本当の見どころは、その考察の立て方をはじめ、用いる素材のとり方(量、質)や、それらの使い方などが適切であるか否か、またそうした思考展開の過程から教えられるものがないか否か、等にあるといえるのでは

ないだろうか。

だが、新聞等による一般発表の段階では細部のことは余り知らされず、経済成長率が何%とか、物価上昇率が何%というような見通しの結論的部分が主になっているのが実情である。スペース等の都合もあると思うが、あれでは読者も勢い“当てもの”的になってしまうというものだ。

ところで、今年も先月末に政府の「56年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」が決定、報道された。相変わらず結論中心の報道であるが、その要点をみると、次のようなものだ。すなわち同見通しによると、56年度の実質経済成長率5.3%、消費者物価上昇率5.5%となっている。項目別にみると、

各機関の56年度経済見通し(対前年度伸び率, %)

項目	機 関		政 府 (55.12.20) (56.1.26)		経 団 連 (55.12.23)		国 民 経 済 研 究 協 会 (55.12.17)		三 菱 綜 合 研 究 所 (55.12.22)		野 村 綜 合 研 究 所 (55.12.12)		日 興 リ サ ー チ セ ン タ ー (55.12.23)		山 一 証 券 経 済 研 究 所 (55.12.22)	
	55	56	55	56	55	56	55	56	55	56	55	56	55	56	55	56
名目国民総生産	8.0	9.1	8.3	8.7	8.3	9.9	7.8	8.9	8.5	8.6	8.0	8.7	7.5	7.8		
実質国民総生産	4.8	5.3	4.6	4.2	5.0	5.7	4.7	4.5	4.7	4.1	4.9	4.6	4.5	4.1		
"  民間最終消費	2.0	4.9	2.2	3.7	2.3	5.1	2.0	4.1	2.0	4.5	2.0	4.5	1.7	3.7		
"  民間住宅	▲9.7	4.3	▲6.9	▲1.7	▲5.9	4.0	▲4.6	1.7	▲7.0	4.9	▲9.1	3.1	▲9.4	1.2		
"  民間企業設備	5.1	7.3	5.5	5.1	6.0	8.2	5.5	6.0	4.0	1.6	5.4	3.6	5.4	4.9		
"  在庫品増加			▲22.7	22.4	▲19.5	7.4	▲16.7	11.7	▲20.0	4.9	▲22.8	▲10.3	▲11.7	2.7		
"  政府最終消費			0.5	0.9	0.9	2.5	1.4	0.5	2.3	3.2	1.9	3.3	0.5	▲0.2		
"  公的固定資本形成	1.5	▲0.8	▲4.6	▲0.9	▲2.0	▲1.0	▲2.9	0.2	▲1.7	3.3	▲1.8	2.9	▲2.2	2.5		
"  経常海外余剰			61.6	13.9	62.4	12.3	59.1	14.9			65.3	12.2	63.5	10.0		
輸出等	18.4	8.2	18.4	7.9	18.7	6.9	18.6	7.7	17.7	2.6	19.1	6.1	18.3	4.6		
輸入等	0.2	3.7	▲0.5	3.7	▲0.4	3.0	1.0	2.7	▲1.5	▲0.2	▲1.1	1.7	▲1.2	0.8		
鉱工業生産	4.5	5.3	3.9	3.6	4.5	7.4	3.7	4.2	3.2	2.3	3.9	2.7	3.9	3.3		
卸売物価	14.0	4.1	14.0	4.1	14.0	1.9	13.5	3.2	13.6	1.1	13.5	1.6	13.3	1.1		
消費者物価	7.0	5.5	7.4	5.4	7.8	4.7	7.8	5.5	7.7	5.0	7.4	4.6	7.8	5.2		
円レート(円/\$)					219	191	218	201	215	190	217	193	220	200		
原油輸入格				38		38	34	40	35	10%up	12%up	35	40			

←20%upなら実質国民総生産は3.5%へ下がる。

前年度に比べて、民間消費4.9%、民間設備投資7.3%の各増加の一方、海外経常収支は60億ドルの赤字、また政府支出(政府の最終消費と固定資本形成の合計)は実質0.8%減と2年ぶりの減少である。56年度の実質成長率5.3%における内、外需別の寄与度は内需4.0%、外需1.3%となっており、55年度実質成長率の見込み4.8%に対する寄与度が内需1.3%、外需3.5%であるのと比べると、まさしく「輸出依存型から内需依存型へ」と経済パターンの変化を見込んでいるが、この辺はかなり問題視されるところだろう。さらに内需寄与度の内訳は民間個人消費2.5%、民間住宅0.2%、民間設備投資1.3%、在庫投資0.1%など、政府支出はマイナス0.1%だ。政府支出の内訳は最終消費支出は実質1%増だが、固定資本形成(公共投資)が実質2%減となっている。一般会計の公共事業予算が連年伸び率ゼロとなるのが大きく影響している。参考までに各機関の発表している経済見通し数字の一覧表を

付記しておく。(前頁表)

### 企業業績の悪化は続くか

証券市場の上場会社(3, 9月決算会社)を対象に、企業の業績動向をみると、昨年9月期に経常利益で6期連続の増益を達成したあと、最近へかけてはかなり悪化の傾向にあるとみられている。一見好調とみられた昨年9月期も、大幅黒字転換の電力会社に引っぱられた関係が大きく、また円高による巨額の為替差益を得た石油や鉄鋼の増益寄与も相当なものだったようだ。この為替差益がなかったとすれば(電力を除いてみて)10%近い経常減益になったと推定する見方がある。ということは、一見好調ながら実勢の流れとしては、原油価格の値上りに伴うデフレの圧力などが次第に押し寄せており、業績面のカゲリは昨年7~9月ごろから兆候をみせていたという。この3月期には、それがはっきり表面化するとみる向きが多いのである。

ある民間調査機関の見方によると、今3月期の収益見通しは前期に比べて、全産業で12.8%(電力を除く全産業では9.4%)の経常減益になると。原燃料、賃金、金利などのコストプッシュは一応昨年9月期でヤマを越したとみられるものの、今期については内、外需要の伸び悩みをはじめ、商品市況の軟化、在庫調整のための減産などが収益圧迫要因としてのしかかってきているという。減益業種(減益企業)の数は全調査対象の過半を占めるが、落ち込みのひどいのは素材産業分野のようである。一方、最近の傾向としては、大企業と中小企業の企業規模別の明暗差がかなり出てきているという。

日銀の企業短期経済観測調査(55年11月)による全製造業の企業収益は、企業規模別にみると、大企業は55年度(通年度)では3.7%の増益の見通し。しかし中小企業のほうは55年度上、下2期間減益が続き、55年度(通年度)では4.7%の減益になる見通しという。その点前記民間機関の見方は、さらにきびしく、「中小企業の収益悪化は、すでに54年度下期から減益に転じており、55年度下期まで3期間連続、55年度(年度間)の減益は前年度比16.6%に上る」と指摘している。

「輸出依存型から内需依存型へ」という経済パターンの移行がうまくいくものかどうか。今日の調整局面は先進国いっせいかたちだが、財政、金融、貿易いずれの面も問題含み、原油問題の影響も楽観を許さない状況にある。一般景気の回復なくしては企業収益の回復も期待し難いところだが、率直に言って56年度中にその回復の契機をつかみうるかは甚だ予想し難い。

### 事務局便り

#### ◎ 東海樹脂工業(株)が正会員入会

かねて入会申込みのあった東海樹脂工業(株)の正会員入会の件は、昨年11月26日開催の理事会に付議され、審議の結果、全会一致で可決承認された。これにより、当協会の正会員数は17社となった。

東海樹脂工業協会の概要 — 敬称略 —

(1) 代表者 代表取締役 後藤 静雄

( 当協会関係担当は下記の通り )

理 事	代表取締役	後藤 静雄	理事代理 業務委員 }	営業部長	岩本 四郎
技術委員	研究室長	加藤 吉昭			

(2) 会社の住所 〒422 静岡市中島742-1 ( TEL 0542-81-0044 )

(3) 工場所在地 " " "

(4) JIS承認番号 375013 ( S.50年4月承認 ) 種別A, B ( 商品名 アズマ・ライン )

◎ 富国合成塗料 (株) 業務委員変更 — 敬称略 —

同社から、社内人事異動のため、昨年11月22日付で、業務委員を取締役竹本省三(旧 柳瀬達)に変更の届出があり、11月26日の理事会で承認された。

◎ 積水樹脂 (株) 技術委員変更 — 敬称略 —

同社から、社内人事異動のため、技術委員を同社土浦工場標示材製造課長染谷芳弘(旧 松井宏二)に変更の届出(12月13日受付)があり、56年1月16日の理事会で承認された。

◎ 路材協、創立10周年の記念行事実行委設置

当協会の前身である路面標示材懇話会が誕生(途中改組)してから、本年6月で創立10周年を迎える。ささやかながらも分相応の記念行事を行うことが、去る1月16日の理事会で決定。さらに2月12日の理事会で実行委の設置等が決定された。実行委員長には協会副会長小暮房男(日立化成工業)、委員には山下政男(アトム化学塗料)、野村輝彦(ラインファルト工業)、宮城真一郎(信号器材)、藤戸昭康(積水樹脂)、村山二郎(東亜ペイント)、今村晴知(日本ペイント)、児島武男(日立化成工業)の各氏が委嘱された。

**余 滴** 前号を出してから4カ月余ぶりに本号をお届けします。いささかインターバルが長すぎて恐れ入ります。年1回の定期作業“よう着塗料の全国需要調査”に追われていたため、といえば格好いいですが、実際には原稿がうまく集まらなかったせいでもあります。

いろいろ想をねりつつ困っているところへ、「発注機関方面の方々からご寄稿を仰いだらどうか」という業務委の適切な助言と協力がえられ、早速実行ということになった。今回は早速2氏の玉稿を掲載させて頂くことにしました。現にご執筆の方、近々の執筆を約束下さった方、その他「都合をみて書こう」と言われる方等々、あとに続いておられます。今後は多方面から多彩な原稿が頂けるものと楽しみにしています。関係団体とりわけ施工業方面の方々からもご寄稿を頂ければ誠に有難い次第です。

交通安全施設事業に関係するものであれば、論文、随筆、弊業界へのご意見、その他なんでも結構と考えております。原稿の長さは400字詰で4~5枚をいどを一応の目安としていますが、長くても結構です。何とぞご支援ご協力を心からお願い申し上げます。(編集子)