



No. 32

1982

昭和57年5月25日発行

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

慎重に、前向き対処

— 57年度の運営 — 新美喜久雄 1

東京の国道管理について 野村 和正 4

プライマーについて 路材協・技術委員会 7

JIS表示許可工場となるまで 伊藤 林蔵 11

均衡ある交通安全施設の整備を望む(1) 江本 義男 13

事務局便り 20

余滴 20

慎重に、前向き対処

— 57年度の運営 —

会長 新美喜久雄



57新年度を迎えて私どもの協会は過日、恒例の定時総会を行ない、覚悟を新たにして本年度の運営に努力することを決定いたしました。

弊業界をとりまく諸条件は、卒直に申して、いぜん冴えない状況と予想されます。すなわち現状でみるかぎり3年連続の需要伸び悩みを打破する明るい材料は極めて乏しいといわなけれ

ばなりません。強いていえば景気回復の遅れに対して、今年は何んらかの景気対策が必要であるという声が高まりつつある点が前年までと違うように思えます。果たして今後、財政、金融両面からどのような政策が打ち出されるか、注目されるどころです。

公共投資発注の前倒しとか、下期にはその追加補正の可能性もあるとか、ということだけを額面通りに受取れば、若干のプラス影響もあろうかとみられなくはありません。しかし、財政主導の景気刺激政策も基本的には財政再建のきびしい制約下にあることを考えると、手離しの楽観は禁物でしょう。また今日の景気停滞そのものが世界的規模のリセッションの一環であり、その基調的圧迫要因である高金利は米国の巨大な財政赤字を背景とするものだけに、低金利政策の採用にもかなり困難な壁があるといえましょう。したがって、行財政改革と景気刺激という二つの政策課題の調整はすこぶる難題とみられるわけです。

私ども業界としては、あるいは前年度より若干のプラス影響があるかも知れませんが、それに甘い期待を抱くことを深く戒めて、万事慎重のうちに前向きに対処することが肝要と考えている次第です。

上記のような一般情勢ないし環境条件の見方を踏まえて、本年度の協会運営としては、その基本方針ないし重点計画として、前年度に引き続き次の4点を堅持して参りたいと考えております。すなわち①諸会議の充実、活発化によって、適切な意識の明確化と会員の連帯性を一層向上させたい ②諸種の調査活動を活発に行ない、資料の整備とその活用を促進しなければならない ③広報活動の一層の充実、とくに広報手段の拡充により、実用性に富む良質資料の刊行を実行したい ④関係諸機関等との連繫を一層強化したい。そのためには施工業方面はもとより、発注機関方面や原材料業界方面との連繫強化にも一段と注力し、製品の需給両面にわたる正しい状況判断をもち、よりよい行動がとれるようにしたい、等を考えている次第です。

弊協会の現役員陣としましては、昨年^の定時総会で選任されて以来、ようやく1年間、協会運営に当たってまいりました。いろいろ不十分、不行き届きもあっ

たと思いますが、ともかく大過なくやってこられましたのは、内部的には会員各社の協力がえられたことはもとよりであります。外部的には多くの関係諸機関各位の絶大なご理解とお力添えが頂けたおかげであると存じ、深く感謝いたしております。これからの1カ年間も、上記のような考えと決意にもとずいて着実な運営を期してまいりたいと願いたします。

なにとぞ、従前にもまして格別のご理解とご支援を賜りますよう幾重にもお願い申し上げます。

○

協 会 役 員 一 覧 (昭和57年5月現在)

会 長	新 美 喜 久 雄	(菊水ライン㈱)
副 会 長	大 原 信 三	(東亜ペイント㈱)
同	今 村 晴 知	(日本ペイント㈱)
専 務 理 事	小 原 陽 二	(協会事務局)
常 任 理 事	西 川 政 之 助	(アトム化学塗料㈱)
同	早 田 方 宣	(大崎工業㈱)
同	宮 本 誠	(信号器材㈱)
同	中 脇 久 雄	(積水樹脂㈱)
同	八 木 千 年	(神東塗料㈱)
理 事	小 暮 房 男	(日立化成工業㈱)
同	星 沢 律 一	(関西ペイント㈱)
同	福 池 昭 一	(大日本インキ化学工業㈱)
同	松 田 昭 久	(太洋塗料㈱)
同	後 藤 静 雄	(東海樹脂工業㈱)
同	小 西 雅 之	(富国合成塗料㈱)
同	宮 川 勇	(宮川興業㈱)
同	井 上 清	(レーンマーク工業㈱)
同	高 橋 一 夫	(㈱ロード マーク)
監 事	野 村 輝 彦	(ラインフェルト工業㈱)
同	伊 東 誠 二	(大日本インキ化学工業㈱)

(業務委員会) 委 員 長 及 部 匡 史 (菊水ライン㈱)
 副 委 員 長 関 原 将 利 (アトム化学塗料㈱)

(技術委員会) 委 員 長 烏 取 更 太 郎 (大崎工業㈱)
 副 委 員 長 森 山 吉 雄 (神東塗料㈱)

東京の国道管理について

野村 和正

建設省東京国道工事事務所は、東京23区内10路線、147.4 kmの直轄国道を管理していますが、357号東京湾岸道路以外の9路線は都心から各方面に延びる放射状の国道であり、3ケタの246号、254号以外の1、4、6、14、15、17、20号はその起点が日本橋となっています。

平均幅員は約28 m、車道幅員約20 m、自動車交通量は日平均約5万台、歩行者約6千人、都市計画完成率は約70%といったところがその現況ですが、地下および上空にも巨大な構造物あるいは管路類が数多く設置、埋設されており、路上と合せて大都市の交通通信輸送供給施設として多目的に利用されているのが都市内幹線道路の特徴です。

一例をあげますと、147.4 kmの道路に首都高速道路が23.0 km、共同溝が74.8 km、地下鉄が54.3 km、電話、電気、ガス、上下水道が合計155.9 kmも入っているのです。

56年度の事業費は合計で約147億円で、改築（橋梁架替、緑化など）10億円、共同溝64億円、維持36億円、修繕32億円、交通安全5億円などとなりますが、このうち維持、修繕、交通安全についてやや詳しく申し上げます。

まず、維持ですが路面（約5億円）については毎日巡回してパッチング（年間約13千㎡）などの応急処理やわだち堀れの表面処理（約65千㎡）など、構造物（約5億円）については橋梁塗装、共同溝の修繕など、交安施設（約6億円）については電力料（約3億円）、防護柵、標識、照明の修理更新などを行うほか、清掃に7億円、緑地管理に3億円などを要しています。

修繕は、車道の打ち換えが毎年10万㎡程度（約21億円）それに橋梁修繕（約11億円）などです。

交通安全は横断歩道橋の階段の斜路化（約2億円）道路情報提供装置（約2億

円)区画線(約8千万円)それに標識,自転車駐車場(約2千万円)などです。

経常的な年間費用としてkm当たり約5千万円も要することがこれでおわかりでしょう。

次に交通安全事業の中で「区画線」について少し細かく申しあげます。第二次特定交安5ヵ年計画(S.51-55)では事業費ベースでは312百万円計上し,293百万円実施したので94%の達成率ですが,施工延長では832kmの計上に対し735kmの実施であり88%の達成率でした。735kmを現在の設置延長合計381Km(中央線81km,境界線158km,外側線28km,その他64km)と比較しますと,5年に2回弱の頻度となり2年に1回というおよその目標が,ややダウンしていることとなります。

交通量が多いものの,大型車混入率が比較的少なく(357号42%以外は南~西方向8~13%,北~東方向15~20%),またタイヤチェーンやスパイクタイヤで叩かれることも少ないため,どうやら利用者の苦情を受けずに済んでいるというところでしょうか。

最後に大都市内の道路上で行われる種々の工事について述べたいと思います。

道路地下空間の多目的利用が進むこと自体は,大都市のライフラインの確保と改善のためやむを得ないことでありますが,地下埋設管路が1断面で平均11本にも及ぶことから,それらの修理,更新,新設,あるいは漏水,漏洩に起因する道路の掘り返しが頻繁に行われることとなり,55年度では2,514件,掘削面積で車道47,836㎡(1.6%),歩道29,681㎡(2.8%),合わせて77,517㎡におよんでいます。

このような道路の掘削は道路構造の弱体化を招くだけでなく,道路交通に障害を及ぼし沿道にも多大の迷惑をかけることになるので,各種工事が計画的に実施されるよう強力に工事調整を行うとともに道路管理者自らもこれらの施設を合理的に収容し,道路の掘り返し防止をはかるための共同溝の整備を推進しており,すでに74.8Kmが完成し,幹線管路類は逐次共同溝へ収容されつつあります。

また地下鉄の工事もピークは過ぎましたが,ひきつづき各所で行われています。

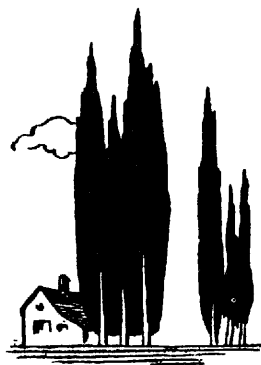
特に246号，青山通りについては「なぜ青山通りはいつも工事中なのか」「何度も掘り返しているが一体何の工事をしているのか」「もっと計画的に実施できないのか」等々のお叱りを長年受けて来ました。

青山通りの場合東京オリンピックに合わせて従来の22mが40mに拡幅されましたが，地下埋設管路類は整理不十分のままであり，なおかつその後の沿道の急激な発展に応じた管路類の増設があり，5kmの区間に100kmもの管路が無秩序に敷設された状態でした。

その後，地下鉄千代田線（47年完成），半蔵門線（54年完成）が施工されひきつづき共同溝の建設（55年完成）を行い，管路類の共同溝への収容も済んで，従来アスファルトの厚さ10cmでつぎはぎだらけであった仮舗装を，アスファルトの厚さ40cm合計厚1mの本舗装に打換えをすませ，歩道も6mに拡幅し，残る照明灯設置，街路樹の植栽についても3月には完了しました。

「生まれかわる青山通り」をキャッチフレーズに電柱のない，緑豊かな近代的センスにあふれる青山通りが多くの方々の生活の場，活動の場，そしていこいの場として末長く，発展してゆくことを願ってやみません。

（建設省東京国道工事事務所長）



プライマーについて

路材協・技術委員会

1. はじめに

溶融用トラフィックペイント（JIS3種）を用いて路面標示を塗装する場合、路面はあらかじめ「プライマー」で下塗りしておかねばならないということは、我々にとって常識であると言ってよい。しかしこの「プライマー」の組成や作用について詳しく書いたものはほとんどないというのが現状である。「プライマー」は各社各様に開発したものを使っており、用途も補助的なものであるから、あまり表だって議論する必要がなかったとも言える。

一方、トラフィックペイントのJIS規格の改訂、「トラフィックペイントの手引き」の出版、全標協における技能検定制度実施の動きなどを通じて、「プライマー」についてもある程度の共通した概念を持つ必要があると考えられるに至ったので、今回技術委員会において各社の事情などを話しあった。その結果おぼろげながら「プライマー」の概念を掴めたと思うのでここにその概念を報告することにした。

2. 概 観

先づはじめに我々が呼び慣れている「プライマー」という名称はこれでよいのだろうか、JIS規格では「下塗り塗料」と記されており、同様な目的でコンクリート面に用いるものは「シーラー」と呼ばれている。ところで英語の prime には「下塗りする」という意味もあり、下塗り塗料を“プライマー”と呼ぶ例もあることだから、今日まではほぼ一般的に呼び慣らわされている「プライマー」の呼称は今更変えることもあるまいということになった。

次に「プライマー」とはおよそどのようなものかと言うと、接着性の強い合成樹脂を有機溶剤に溶かした溶液であって、顔料や体質材といった不溶性のものは含まれていない。「プライマー」の濃度（あるいは粘度）は塗布作業に適するように調節されるのが普通である。

「プライマー」は溶剤型塗料であるから乾燥にはやや時間を要する、また「プライマー」の目的は溶融用トラフィックペイントをよく接着させることであるから無暗に厚く塗れば良いというものではない。

「プライマー」を余分な所にまで厚く塗布すると仕上がり塗面を汚す原因になるので、「プライマー」塗装は必要な所に一様に適量を塗布するようにしなければならない。

塗装しようとする路面の条件が悪いとき（たとえばコンクリート路面など）には特別なプライマーを使用することになっている場合もある、また「プライマー」の使用を正しくするだけでは接着を確保できない場合もあるので（たとえば水濡れ、融雪剤使用あと、新設コンクリート路面など）路面の状態を的確に判定することが必要である。一方新設アスファルト路面には「プライマー」を使用しなくてもよいということも聞くけれどもこれには少なからず疑問があるのであって、常に完全を期して「プライマー」

を塗布すべきであると考えている。(安田氏 本報No.31参照)

3. プライマーの作用と効果

プライマーを使用する目的は塗料の接着を良くし、その塗面を美しく仕上げることである。それではその目的はどのような作用によって達せられるのであろうか、つぎにこれを考えてみよう。

(1) 接着効果を上げる作用とはどんなものか

- (イ) 路面(たとえば部分的に露出した石質とかポルトランドセメントの表面)の塗料による「濡れ」を改良する。
- (ロ) 路面に残っている少量の土ぼこりなどを濡らし、固め、あるいは(スポンジブラシ、またはローラーブラシを使用するとき)これを除く作用もある。
- (ハ) コンクリート路面の“レイトンス”を安定化させることができる場合もある。
- (ニ) 古いアスファルトを溶剤と合成樹脂の作用で活性化する。(粘着性をとりもどす)
- (ヘ) 路面に付着したごく少量の油などを溶解し、固着する。
- (ホ) 仕上げ塗装後も少しの間粘着層を形成し、接着の均一化と応力緩和の作用がある。

(2) 塗装表面の改良作用にはどんなものがあるか

- (イ) 「濡れ」の改良によって塗装表面が均一になる。
- (ロ) 路面の細孔を塞いで「ピンホール」や「ふくれ」の発生を防止・軽減する。
- (ハ) 塗装後ある程度の期間、応力緩和に役立つので、割れの発生を防止・軽減する。

4. プライマーの組成

○プライマーの成分

プライマーの組成はメーカーによって可成り異なる、しかし接着剤としての合成樹脂に少量の可塑剤を加え、これを有機溶剤に溶解したものであるという点では共通している。

(1) 合成樹脂

接着剤としての合成樹脂はいうまでもなく接着性・粘着性が重視され、石油樹脂・ロジン系樹脂・ゴム系樹脂・アルキッド樹脂などが用いられる。

(2) 可塑剤

一般的な可塑剤たとえばフタル酸エステル系のものなどが用いられ、粘着力や柔軟性の保持が目的である。

(3) 溶剤

溶剤は接着剤(合成樹脂と可塑剤の混合物)を塗布するまでの補助手段で塗布が終れば蒸発して失われるのである。溶剤としては芳香族系溶剤(たとえばトルエン)、塩素化物系溶剤(たとえばトリクロロエチレン)などが用いられる。塩素化物系溶剤が用いられるのは火災の危険を少なくするためであるが、毒性もあるので取扱いにあたっては容器に表示してある注意事項を

よく守らねばならない。

○プライマーの組成比率

前記のプライマーの成分の中には物性的に非常に異なるものも含まれていて、その組成比率を数字的に表わすことは困難である。たとえば同じ溶剤でもトルエンの比重が0.88であるのに対してトリクロールエチレンの比重が1.46であるなどがその一例である。

そのような訳でここに記すことができるのは溶剤比率と比重の値が、おおよそどのような傾向にあるかということである。それにしても最高・最低値の開きが非常に大きいと感じられるところである。

	最高値	頻出値	最低値
溶剤比率	85%	80%	60%
比重	1.30	0.90	0.85

5. プライマーの塗布方法

プライマーを塗布するにはローラーまたはスポンジブラシによるか、噴霧器を用いるのが一般的である。

(イ) ローラーまたはスポンジ塗布

この方法は手軽に道具が入手できて簡便である。またプライマーの飛散がなく、路面表面の異物を除く効果もある。しかしながら凹部に塗布しにくいこと、塗り始めから徐々に薄くなることなど塗布量の調節にやや難がある。

(ロ) 噴霧器散布

農薬散布用の噴霧器などを用いるもので適量散布、連続した長距離散布に適した方法であるが飛沫がとび散ることプライマーの可使粘度が低いことなどが欠点である。

(ハ) その他

車載式マーカーを用いる塗装工事ではプライマーを本格的なスプレーガンで塗布することもある。エアースプレー方式は噴霧器散布以上に塗料の飛散が多く、エアレス・スプレーが好ましいがエアレス・スプレーは機械類が大型化する傾向がある。

次に各メーカーではプライマーの粘度調節にあたって主としてどのような塗布方法を考えているかというところローラー法5社、スポンジブラシ5社、噴霧器散布8社であった(2以上の方法を考えている会社もある)。

6. プライマーの使用量

プライマー使用量はどれほどが適当かというところメーカー側からすればやや多めに使用した方が塗料の接着を確実にできると考え、現場で作業する人は少量塗布の方が乾燥が早くてよいと考えるだろう。

多量に使用して乾燥時間を長くすると自動車などに踏まれてかえって接着が悪くなることもある。またプライマ層が厚すぎるとかえって接着が悪くなる場合もあるので、適量使用に努めなければならない。

プライマー使用量の適量は路面状態に依存するところが大きいのであるが、有効塗布量として約 2.5 g/m (1.5 cm幅換算) というのが一般的である。路面の状態が良ければもっと少なくてもよいこともあるし、一方では2回塗りしなければ確実に期し難いこともある。要するにプライマー使用の適量にはかなりの幅があるということである。

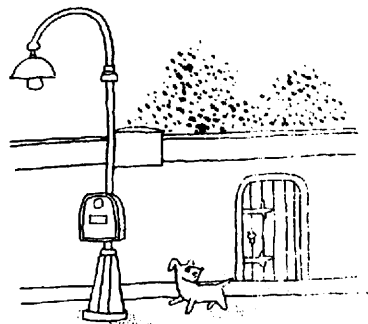
7. プライマーの乾燥

溶融ペイントを塗布するときのプライマーの乾燥はどの程度がよいかと言うと、ほぼ「指触乾燥した程度」が望ましい(手押しまたは手曳き機の場合)、乾燥不足のときは剥離・ピンホール・クラックなどのトラブルが起こりやすい。メーカー工事の時は塗料を路面に吹きつける力が強いのでやや早く上塗り塗装しても剥離やピンホール等のトラブルは起きないものと考えられている。プライマーの乾燥しすぎは問題にならないけれども、自動車などに踏まれる、あるいは砂ぼこりをかぶるなどすると接着効果が落ちるのでくれぐれも注意しなければならない。

8. おわりに

プライマーについてある程度まとまった解説を試みようとして委員会で話し合ったが、数字的面ではやはり相当にむづかしいことが多かった。なぜかといえば路面条件などによって複数のプライマーを使いわけている場合もあるし火災の危険を避けるために塩素化物系溶剤を用いるメーカーもあるなど多様であったからである。その結果比重にしても溶剤比率にしても予期した以上にバラツキが大きかった。プライマーの使用量にしても同様であった。しかしそのような事柄が明らかになったことだけでも我々が今後「プライマー」について考えるための何等かの示唆として有益であったと思う。

読者諸賢のご参考になれば幸である。



J I S 表示許可工場となるまで

伊藤 林 蔵

1. はじめに

トラフィックペイントのJ I Sは、改正されて1年が経過し、ユーザー各位にも広く周知され、ますます普及しているようです。

トラフィックペイント3種のJ I Sマークを表示する工場となるには、通産大臣の許可を受けることになります。許可を受けるには、

- (1) 許可の申請手続をとること (2) 工場審査を受けて審査に合格することが必要となります。

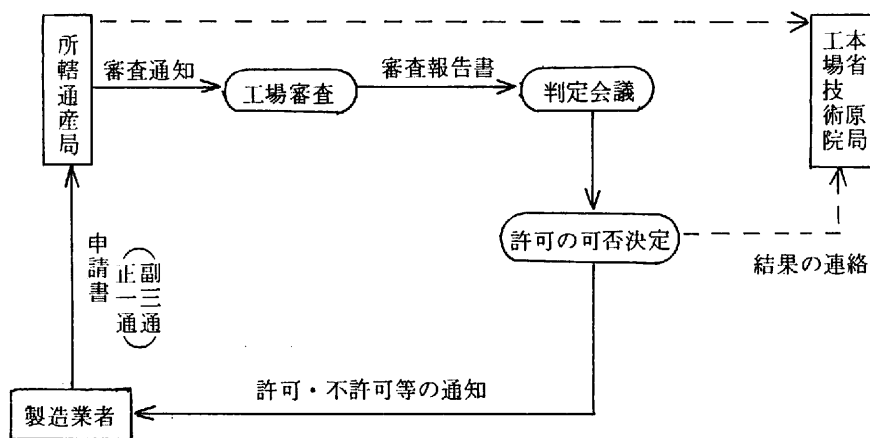
手続及び審査は、どのようになっているか、簡単にまとめてみました。

2. 諸手続

表示許可を申請できるのは、製造業者である。また、工業標準化法の改正により、外国における製造業者も申請ができるようになった。

申請書の様式及び添付書類は、告示により示されている。申請手数料は原則として収入印紙で納める。申請してから許可が得られるまでの手続の概略は、下図のようになる。

申請書副本送達



3. 工場審査

製造業者から申請書が提出されると、工業標準化法に基づき、通産大臣は指定商品(トラフィックペイント3種)の製造設備、検査設備、検査方法、品質管理方法、その他品質保持に必要な技術的生産条件を工場毎に審査することになる。

(1) 審査の目的

J I Sマークの表示は、許可を受けた工場の責任によりなされるものであるから、許可に際して

の審査は、申請工場が常に安定したJ I S適合品を生産しうる能力があるかどうかを正確に把握し、許可すべきかどうかを的確に判断するために行われる。

この審査は、あくまで厳正公平に行うことを旨としており、審査官の個人差があってはならないので、審査の内容について具体的詳細な審査事項及び、指定商品別に個別審査事項を定めるとともに、工場審査は2名以上の審査官により行われる。

工場審査は、原則として所轄通産局が単独で行い、必要に応じ本省・工業技術院の職員が立会う。

(2) 審査を行う事項

工場審査では、経営幹部の熱意、社内標準化及び、品質管理の組織的な運営、社内標準化の状況、品質保証の態勢などの総括的事項と、製品規格、資材、製造工程、製造設備、検査設備、製品の品質などの個別的事項について調査が行われる。

審査の対象となる事項

① 製造設備 ② 検査設備 ③ 検査方法

- | | | |
|----------|-------------|---------------|
| ④ 品質管理方法 | (ア) 社内規格の整備 | (イ) 設備の管理 |
| | (イ) 商品の管理 | (ロ) 外注の管理 |
| | (ウ) 資材の管理 | (ハ) 苦情処理 |
| | (ニ) 工程の管理 | (ホ) 記録の整備及び活用 |

⑤ その他品質保持に必要な技術的生産条件

- (ア) 社内標準化と品質管理の組織的運用
- (イ) 工場標準化品質管理推進責任者

- 工業標準化品質管理推進責任者の職務
- 工業標準化品質管理推進責任者の資格

⑥ 製品品質

(ア) 実地試験

軟化点、圧縮強さ、不粘着乾燥性について行われ、J I Sの要求水準以上のものが合格とされる。

(イ) 依頼試験

試験研究機関へ依頼試験をしており、成績がJ I Sの要求水準以上であること、とされている。項目としては塗膜の外観、耐摩耗性、耐候性
製品から原材料に至るまで、ロットの追跡ができるかどうか調べることになっている。

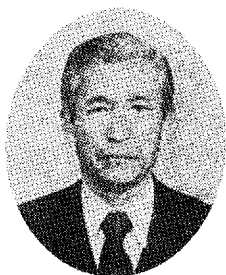
4. おわりに

許可となれば、所轄通産局から通知がなされ、許可書の交付が行われる。許可後においては、年度毎に、生産状況報告書の提出が義務づけられている。また、通産省職員による立入検査の他、民間の認定検査機関が行う公示検査も行われることになっている。

(菊水ライン㈱ 関東工場係長 路材協・技術委員)

均衡ある交通安全施設の整備を望む

日本ガラスビーズ協会会長 江本義男



1. 交通安全対策の推移

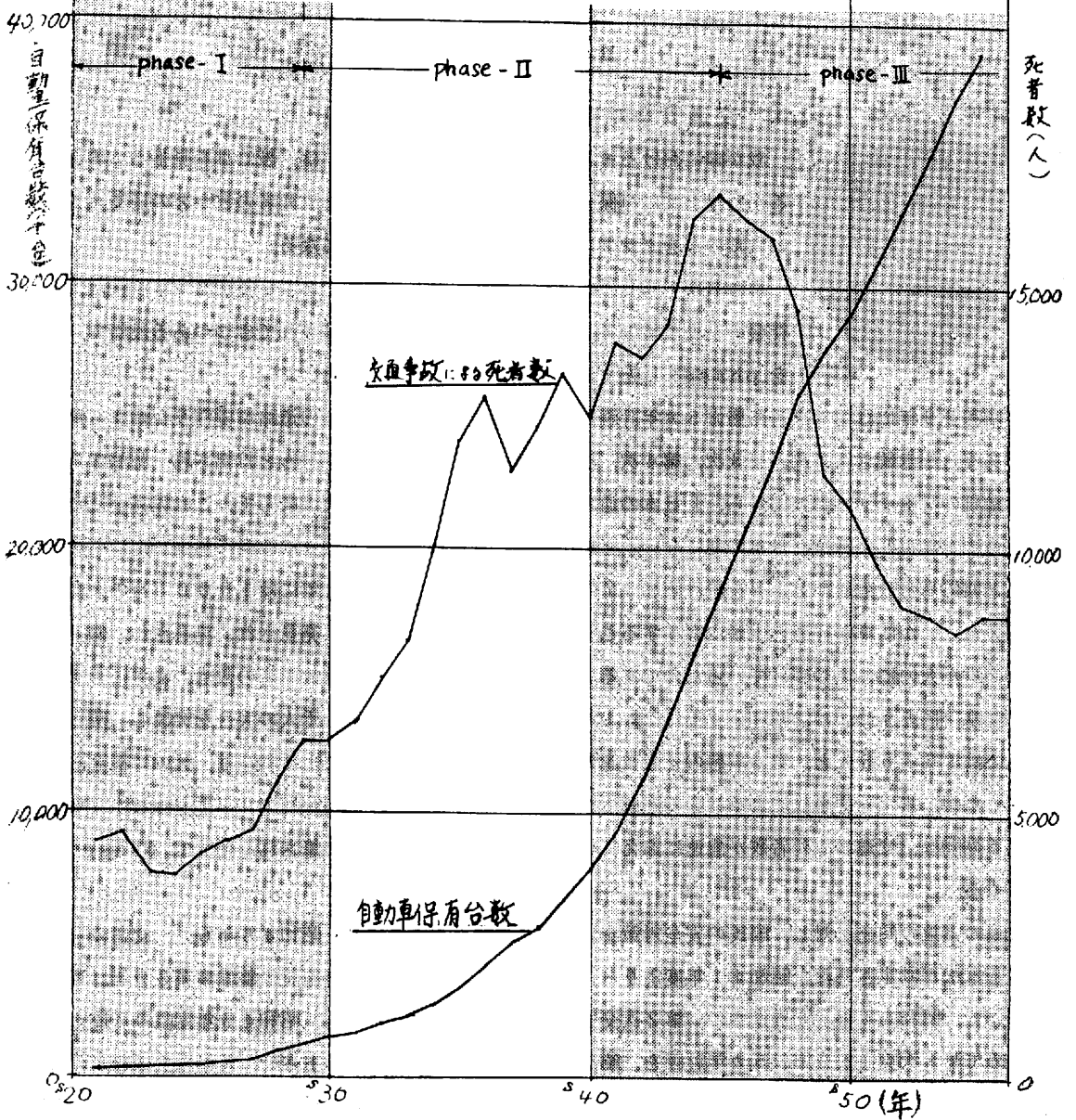
我が国におけるモータリゼーションの進展ぶりは、誠に目を見張るものがあるが、年と共に車保有台数の増加に伴い、交通事故死者の数がどの様にふえていったのかをグラフにしてみると、図1のようになる。

車台数が100万台、死者数5,500人程度であった昭和28年頃迄は、車社会の初期段階と考えられ、便利さが人々に認識されてきつつある段階で、之を phase-I とする。

昭和29年には第1次道路整備5カ年計画が策定され、本格的な車社会の道路環境作りが始まったのである。引き続き第2次、第3次、第4次、第5次道路整備5カ年計画が次々と打出され、昭和31年に来日のワトキンス調査団から、「日本の道路は信じがたい程悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視した国は、日本の他にない」と指摘された日本の道路は、次々に改良、整備が進められた。之と共に車台数も着々と上昇を続け昭和37年には500万台、昭和42年には1,000万台の大台を越えた。いかに車が経済と生産に寄与することが大きいかと云うことが、発見され、見直され、個人使用の車が大いにふえつづけていったのである。之と軌を一にして、交通事故死者の数も、まさに“うなぎ登り”にふえつづけ、昭和34年には、1万人、昭和44年には1万5千人の大台を突破し、昭和45年には16,765人と、史上最悪の死者数を数えるに至った。車の多用による利益は、大いに社会に貢献したが、また死亡事故による社会の悲劇も拡大を続けたのである。この昭和29年より昭和45年に至る期間は、交通事故死者数が急速にふえていった、車社会史の中でも特筆される期間で、phase-II とする。

車の事故の頻発に対し、国民の安全対策を要望する声はとみに高まり、昭和45年6月、交通安全対策基本法が制定された。昭和41年度よりスタートした、第1次交通安全施設等整備事業3カ年計画に続いて、昭和44年より推進中の、第2次交通安全施設整備5カ年計画を、昭和45年度限りで廃止し、改めて第1次交通安全施設5カ年計画を、昭和46年度を初年度にスタートさせ、悲惨な交通事故の防止に、懸命の施策が国を挙げて行われたのである。これ等の効果は極めて顕著なものがあり、翌昭和46年には死者数は減少に転じ、以来着実に減少を続け、昭和50年以降の第2次交通安全施設5カ年計画のもと、昭和51年には1,000人の大台を割り、昭和54年には、8,461人とピーク時の半分に迄減少を見たのである。昭和50年以降は、減少度は鈍化し、昭和55年においては、死者数は一時増加に転じる等、一進一退の様相を呈して現在に及んで居る。この間第6次、第7次、第8次道路整備5カ年計画が相ついで進行し、昭和56年には自動車保有台数が4,000万台にも及ぶ程の車台数の伸長度を思い合わせると、国を挙げての交通安全対策が、実を結び始めた、昭和45年以降の展開は、車社

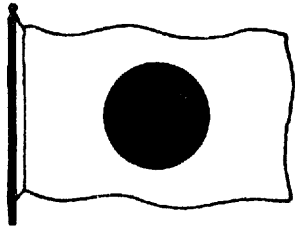
図1 自動車保有台数と交通事故による死者数の推移



会の人々にとって、まさにエポックメイキングのことであり、phase-III と考える。

昭和56年以降、第3次交通安全施策5カ年計画が、精力的に推進されつつあり、昭和60年迄に事故死者数を、8,000人以下にすることを目標にしている。

参考迄に、日本・米国・フランス・エーデン各国の自動車事故死者数と、車両料、或は車両哩との関係を、図2、図3、図4、図5に示してある。各国とも交通安全対策のナショナル プログラムが交通事故の削減に最大の効果を表わしていることを示唆している。(以下次号)



JAPAN

IT WAS CALLED "THE TRAFFIC WAR." IN 1970, THERE WERE 16,765 FATALITIES. THE ISSUE WAS SO IMPORTANT THAT IT BECAME THE SUBJECT OF AN ANNUAL NATIONAL INTEGRATED PLAN. IN 1979, THERE WERE 8,466 FATALITIES.

図.2 交通事故死者数の推移(日本)

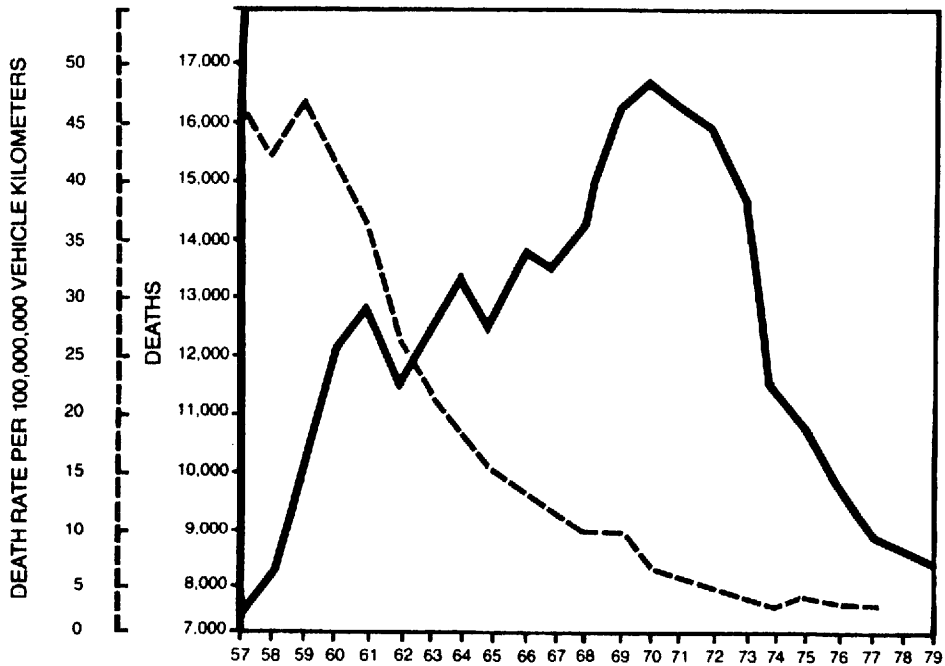
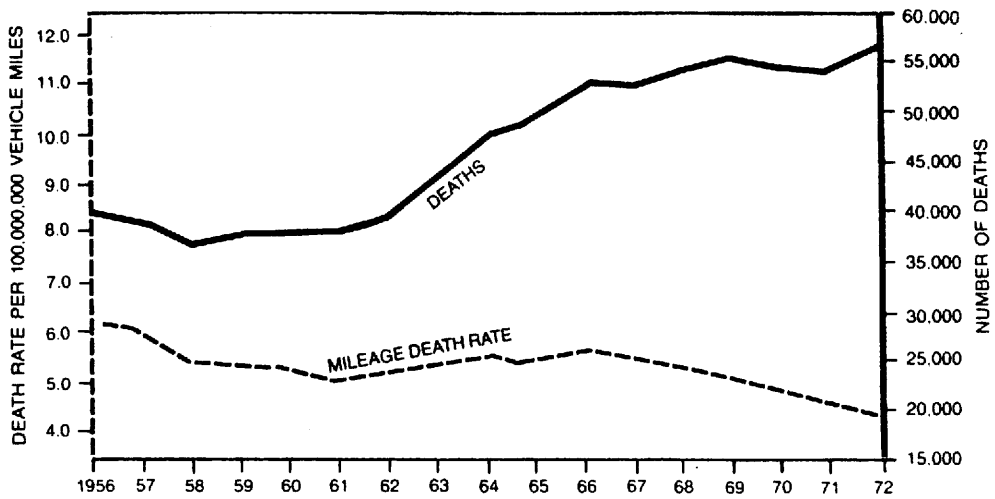


図.3(a) 交通事故死者数の推移(米国)

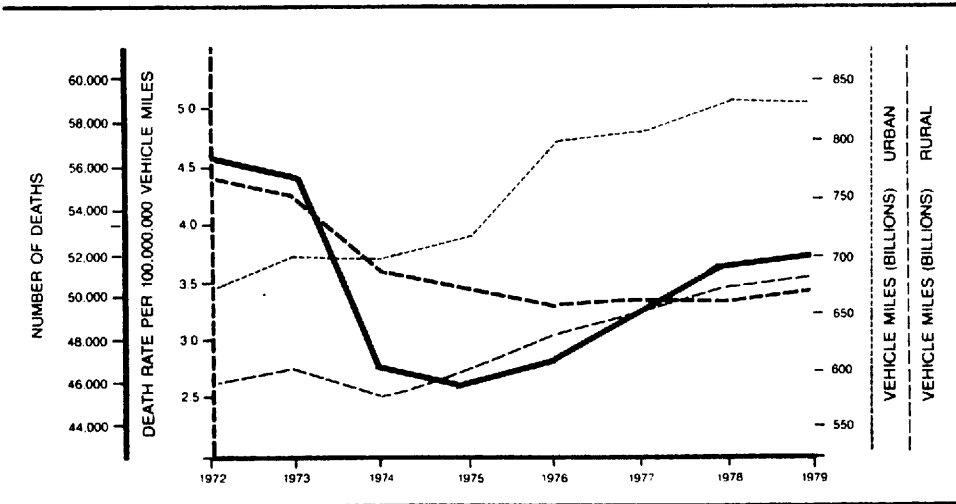


BY 1970, IT WAS EVIDENT THAT THE MILEAGE DEATH RATE HAD BEEN TURNED DOWNWARD. BUT IN 1972, TOTAL DEATHS PEAKED AT OVER 56,000. THERE WERE 657,000 SEVERE INJURIES.



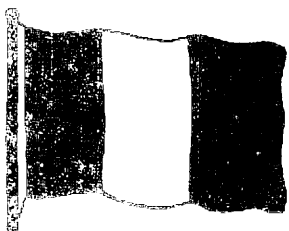
THE RESULTS OF THE SAFETY CONSTRUCTION PROGRAMS WERE OBSCURED BY A CHANGE IN FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION STATISTICAL PROCEDURES, AND BY THE EFFECTS OF THE ARAB OIL EMBARGO. IN 1974, TRAVEL FELL FOR THE FIRST TIME SINCE WORLD WAR II AND THE 55 MPH SPEED LIMIT WAS ENACTED.

図. 3 (b) 交通事故死者数の推移(米国)



FATALITIES FELL DRAMATICALLY IN 1974

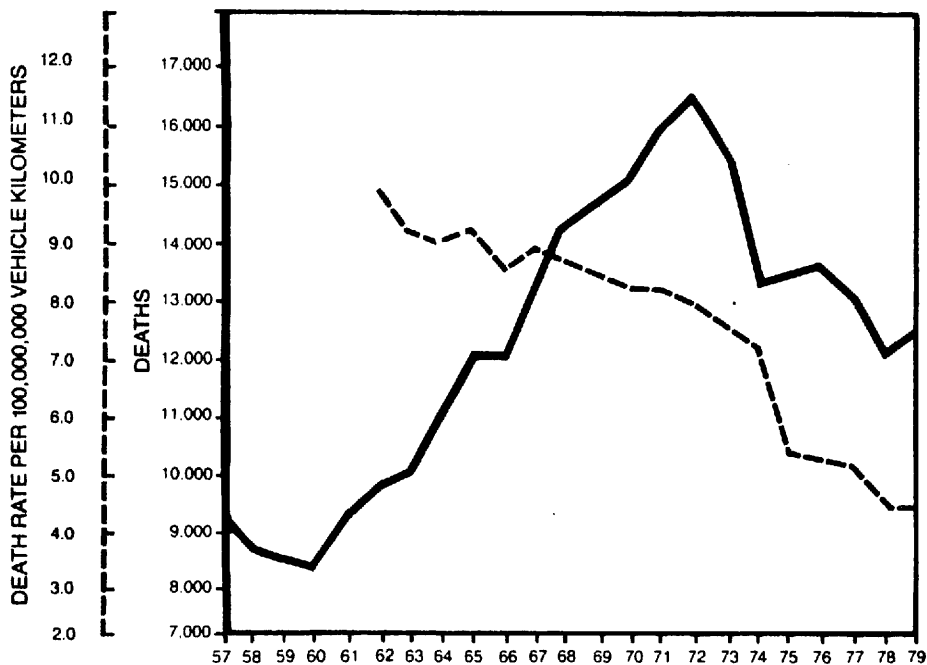
THE EXPERIENCE OF OTHER NATIONS INDICATES STRONGLY THAT A NATIONAL PROGRAM IS THE MOST EFFECTIVE MEANS OF DEALING WITH THE PROBLEM

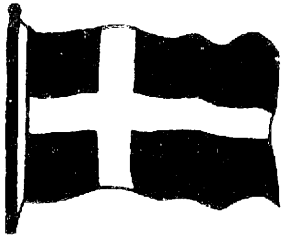


FRANCE

ORF IGNITED FRENCH PUBLIC REACTION WITH THE "MAZEMET" PROGRAM. THE APPOINTMENT OF CHRISTIAN GERONDEAU FOLLOWED; AND SUBSEQUENTLY AN INTEGRATED PROGRAM RESULTED.

図. 4. 交通事故死者数の推移(フランス)

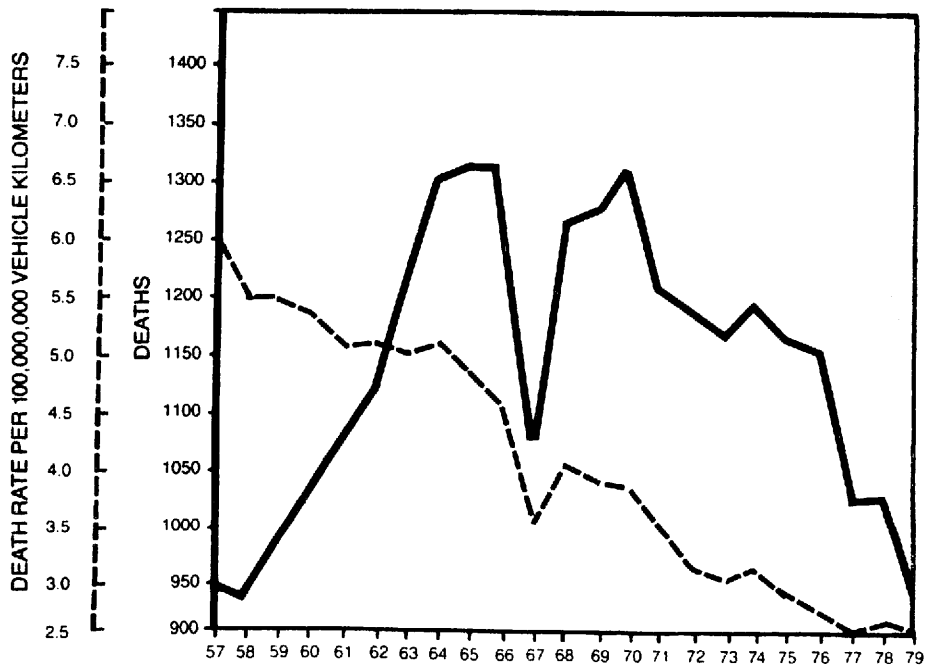




SWEDEN

IN THE PURE WELFARE/CAPITALIST SOCIETY, THE COSTS OF ACCIDENTS ARE A DIRECT COST TO THE GOVERNMENT. IT MAKES IT EASY TO UNDERSTAND COST-BENEFIT AND TO MEASURE THE SAFETY RESULTS.

図.5 交通事故死者数の推移(スウェーデン)



事務局便り

- ◎ 会員会社の当協会担当者について下記のような各届出があり、理事会で承認されました。
- 東海樹脂工業㈱の理事代理に同社東京営業所長 菅 毅氏（前、加藤吉昭氏、1月25日届出）
- 大洋塗料㈱の理事に同社営業部長 松田昭久氏（前、品川克己氏）、業務委員も兼任（2月22日届出）
- アトム化学塗料㈱の技術委員に同社技術部道路グループ課長 坂部猛秀氏（前、田中次夫氏ならびに理事代理兼業務委員に同社道路営業部第四課長 関原将利氏（前、山下政男氏 1月20日届出）
- 東亜ペイント㈱の技術委員に同社技術部製品技術グループ第4チームリーダー 迫尾 宏氏（前、北野正夫氏、4月1日届出）
- 神東塗料㈱の理事に同社建設塗料事業部副事業部長 八木千年氏（前、戸田幸男氏）ならびに理事代理に同社路床材部長代理戸田幸男氏（4月20日届出）
- 賛助会員、日本無機化学工業㈱の連絡担当者は同社東京支店長 小島秀一氏に変更（1月27日受付）

-
- ◎ 昭和57年度の定時総会は去る5月7日午後2時より協会事務所において開催、昭和56年度の運営報告ならびに収支決算報告、57年度の運営計画ならびに収支予算両案が提出され、審議の結果、全案件とも原案通り承認または可決された。引き続き午後5時半よりエンパイヤビル11階ホールにてささやかながら懇親パーティーを行ない、賛助会員の各位もまじえて約2時間有意義な時を過した。

余 滴

57年度も定時総会を無事終わって、新しい方針と計画が決まり、本格的な新年度入りとなった。新方針は新美会長の巻頭文にみられる通り、甘い期待を排して、まさに“慎重に、前向きに”というのがポイント。

本号には、東京国道事務所の野村所長の玉稿を頂きました。実は前号のメ切直後に頂いたまま長く温める結果となり恐縮のほかはありません。本号も技術原稿2本を掲載できましたが、とくに当技術委員会による“プライマーについて”の一文は懸案のテーマをようやくまとめたものです。施工業の各位にご参考になれば幸甚。また日本ガラスビーズ協会江本会長の力作になる調査報告（均衡ある交通安全施設の整備を望む）はスペースの都合で、上下2回の連続掲載とします。ご愛読をお願いします。

(O)