



№ 49

昭和61年6月10日発行

路材協会報

路面標示材協会

東京都千代田区神田佐久間町2-13(深津ビル)
〒101 Tel (03) 861-3656 (代表)

目 次

会長就任に当って	中脇 久雄	1
新役員一覧		4
路材協運営の基本的考え方	路面標示材協会	5
道路標示黄色のチェック(第10回)	路材協・技術委員会	8
「中国深圳警見」	迫尾 宏	12
事務局便り		18
余瀆		18



会長就任に当って

— 対話と協調 —

会長 中脇 久雄

過日開催の61年度定時総会において役員改選の結果、会長に就任いたしました。当社が昭和52年に会長就任して以来、9年目にして再度引き受ける事になり、責務の重大さを痛感している次第です。

円高の問題を始め経済情勢は先行き全く不透明で、めまぐるしい変化の中で、この重責を果たすには並々ならぬ努力が伴うものと存じ、身の引きしめる思いがいたします。

就任した以上は対話と協調を基本に、業界の発展と交通安全施設産業の使命を認識し、いささかでも寄与したいものと念願いたしております。

当業界は昭和50年以来、生産量では若干でも上昇機運をたどって参りましたが、昭和60年度にいたって初めて前年比、マイナスに転じました。

これ迄比較的恵まれた経営環境で推移して来たことは、誠に幸せなことでしたが、今後一層、健全な業界の発展を期するためには、各社が業界全体の安定、成長について対話と協調、常に反省と革新を怠らないことが必要と存じます。そして協会員の真面目な技術集団としての立場で努力を結集している限り、発注機関及び関係諸方面からのご理解、ご支援をいただけるものと確信いたします。

元来、道路塗料は付加価値が低いため、とかく競争に打ち勝つために、まずは設備の拡大にはじまり、大量生産、原価低減、供給過剰、価格競争へと悪循環を繰り返して、景気動向にうまく乗りきれないできた傾向が強いといえます。

また製品にしめる原材料費の割合が非常に高く、経営の合理化、経費節減にも極めて余地の乏しいものであります。正しい企業間競争はむしろ大切ですが、ために当協会の使命である「品質」の保持に違背するようなことがあっては断じてならないと思います。

さて、警察庁が打ち出された昭和61年度を初年度とする第四次特定交通安全施設等整備5か年計画は、「良好な道路交通環境の整備」を掲げ、

- 1) 新交通安全施設等整備計画の推進
- 2) 交通情勢に対応した合理的な交通規制等の推進
- 3) 効果的な交通管制の推進
- 3) 歩行者、自転車利用者が安心して通行出来る交通環境の整備の推進

を促している中で、特に道路標示、標識、信号機、交通管制センターの整備計画を、より効果的に推進するよう方針が打ち出されております。

61年度の公共事業費は、内需拡大のため下期補正予算の財源見通しが不明確なまま、上期77.4%の前倒し方針が先行することとなり、交通安全施設業界としてはむしろ下期について一抹の不安を感じているほどです。が、内需拡大が必要な時期だけに、当然予算措置があるものと期待されましょう。

当協会が、この波にうまく乗るためには、協会員相互の理解と協調が絶対に必要であると痛感します。

いまこそ協会員各社は、路材協の一員であることを自覚し、協会全体の大局的发展を念願して、その実行に力強く踏み出すときだと考えます。

会長就任に当り所感の一端を述べ、皆様のご理解とご協力を心よりお願い申し上げます。



新 役 員 一 覧

昭和 6 1 年 5 月

路面標示材協会

会 長	中 脇 久 雄	(積水樹脂(株))	
副 会 長	河 合 保	(大崎工業(株))	
専 務 理 事	小 原 陽 二	(協会事務局)	
常 任 理 事	西 川 正 洋	(アトム化学塗料(株))	
同	新 美 喜久雄	(菊水ライン(株))	
同	宮 城 真一郎	(信号器材(株))	
同	戸 田 幸 男	(神東塗料(株))	
同	梅 原 勇	(東亜ペイント(株))	
同	豊 田 玄	(日立化成工業(株))	
理 事	谷 口 俊 二	(関西ペイント(株))	
同	榎 森 茂	(大日本インキ化学工業(株))	
同	松 田 昭 久	(太洋塗料(株))	
同	後 藤 静 雄	(東海樹脂工業)	
同	村 上 尚 雄	(日本ペイント(株))	
同	小 西 雅 之	(富国合成塗料(株))	
同	宮 川 勇	(宮川興業(株))	
同	井 上 清	(レーンマーク工業(株))	
監 事	野 村 輝 彦	(大崎工業(株))	(重任)
同	沢 田 良 英	(神東塗料(株))	

(常任委員会関係)

業務委員会委員長	藤 戸 昭 康	(積水樹脂(株))	
同 副委員長	北 野 正 夫	(東亜ペイント(株))	
技術委員会委員長	鳥 取 更太郎	(大崎工業(株))	(重任)
同 副委員長	増 田 真 一	(アトム化学塗料(株))	

昭和61年度の路材協運営 の基本的考え方について

路面標示材協会

5月14日開催の当協会定時総会において、昭和61年度の協会運営の基本方針が決定されましたので、以下にその大要をご披露し、関係方面各位の一層のご理解とご支援をお願い申し上げる次第であります。

〔I〕 運営環境の見通しと運営の基本態度

昨年度は、この運営基本態度で「60年度は不況から好転への谷間」の時期に当ると捉えました。結果的にはマクロ経済は円高と貿易摩擦に象徴される悪条件と、期待された内需増大が思うにまかせなかったことから、当初の予想をかなり下廻る不調に終り、ミクロの分野では、とくに不況感が強く表われるなど、まことに冴えない一年でありました。

今61年度の日本経済も、世界経済全体とのつながりから見る限り、その基盤条件がとくに大きく変るともみられないので、軽々に楽観はできません。要は内需拡大を強く指向する一連の政策的努力が、どのていど有効に展開するかが注目のポイントです。

最近の多数の見方からすると、「輸出依存産業分野は、本年もいぜんとして暗く、一方内需関連、とりわけ公共事業関連産業分野はかなり明るくなるだろう」とみられています。たしかに円高・ドル安、黒字減らしへの外圧等々から見るかぎり、輸出分野の一段不調は不可避とみられましょう。その点、内需関連、とりわけ公共事業関連分野については、公共事業費の上半期大幅前倒し、さらに下期には3兆円規模の追加補正も用意するという政府の強い姿勢からすると、この分野はかなり好転すると見てもよいような気がします。私どもの路面標示材業界も、形式的にはその好転分野に入るわけです。しかし、果して本当にわれわれも喜べるような好転になるのだろうか、この点は慎重に見ていく必要があると思います。

「予算が増えれば、需要も増える」という意味でのプラス効果は、あるていど期

待できましよう。しかし、路材という商品の特性なり、その現実の需給と採算実態等から考えると、容易に楽観できないものがあります。要するに少々の需要量の増加ぐらいで、浮かれてはならないということです。経営態度としては「慎重のうちに若干の積極性を加味する」という感触が重要であろうと考えられます。

以上の大勢見通しに立って協会運営の実行計画を立てるについては、本定時総会を受けて直近に行なわれる理事会をはじめ、業務、技術の両委員会において、それぞれ検討、策定されるものですが、本総会において決定すべき、それらの基本となるべき運営方針に関しては、下記の諸事項を決定した次第であります。

〔Ⅱ〕 運営の基本的事項

(1) 総務的事項

- 1) 年会費については、諸事情を総合判断して本年度も全部据置くこととする（これで3年連続据置きとなる）
- 2) 経費支出を極力圧縮する
- 3) 会報発行年間6回のうち3回を特集増頁号として有料広告を掲載する
- 4) 会議参加の向上策を実行する
- 5) 地区委員会（業務委員会下部機構）の一層の活性化を計る

(2) 調査統計業務

- 1) 全国道路塗料需要調査（年次作業）の継続的実行。本調査の調査方法や活用等について改善，工夫をする。
- 2) 生産・出荷統計（月次作業）の継続的実行。
59年度には生産から出荷まで統計対象範囲を拡大したが、さらに今後の課題として本統計の正確性と利用性の一層向上を期すべく、可能なかぎりの改善を計る。
- 3) 新規に必要とするテーマを検討し、可能なものから適宜に実行の具体化を計る。

(3) 広報業務

- 1) 会報発行に一層の改善工夫を加える。
路材に関する技術論文の掲載は、本誌の最大特色として今後とも位置づける。と同時に原稿入手範囲の拡大にも注力する。

2) 関係図書，資料等の発行につき，必要に応じ，適切な実行を期する。

61年度は，すでに技術委員会より，次の発行計画が提出されており，現在具体的に進行中である。(極めて利用価値の大きい，有用な出版物となる見込みのもの)

(資料名) 『路面標示関係用語の解説』(仮称)

(著者) 路材協・技術委員会著

(発行者) 路面標示材協会(路材協会報50号記念刊行物とする)

(発行時期) 61年7月(予定)

(頒価等) 未定

(4) 技術業務

1) 道路標示黄色の自主チェック。年2回(1月，7月をメド)を継続的に実行し，一層の改善を計る。

2) 製品々質の自主チェック。業務委員会，理事会等と連携のもとに適宜実行し，製品々質の保持向上に努める。

3) 公害問題等の検討の継続的実行を期す。

(5) 研修業務

1) 海外研修は59年以来すでに2回実行してきたが，今後とも適当な機会をとらえて実行に努める。

2) 関係方面の技術陣との研究懇談会等の機会を積極的に持つように努める。

3) 技術講師の派遣等。特に施工業方面の技術研修会等への講師派遣サービスについては，可能なかぎり積極応需の態度で対処する。

(6) その他

1) 関連団体等との緊密化の維持，促進。特に施工業団体，塗料メーカー団体等との一層の関係改善に努力する。

2) 会員相互の親睦，向上等

会員相互間のコミュニケーションの円滑向上を計るため，諸々の適策を練り，実行に努める。

(以上)

道路標示黄色のチェック（第10回）

路材協・技術委員会

昭和53年に「道路標示黄色」が制定されて以来、路材協技術委員会では、各社製品の色相統一を目標に定期的にチェックを行ってまいりましたが、今回第10回目の測定を実施致しましたので、その結果について報告致します。

1. 塗板の作成

各社の生産する黄色溶融材料を、各社の実験室で次の要領で塗板を作成しました。

- (1) 板は、幅70mm×長さ150mm×厚み1～2mmのアルミ板、又は鉄板とする。
- (2) 材料の加熱条件は、およそ180～200℃で30～50分とする。
- (3) 塗膜の厚みは1.5mm、幅は60mmとする。
- (4) 塗板はガラスビーズを散布しないものについて提出する。

上記により、今回は会員17社中13社より塗板の提出があり、うち2種類の提出が1社あり、塗板枚数は14枚でありました。

これについて、測色および目視判定を実施致しました。

2. 色差（ ΔE ）の測定結果

「道路標示黄色」の標準色見本と、各塗板との色差（ ΔE ）の測定は、前回までと同様に路材協会員会社の中から3社（Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ）を選び測定致しました。測定結果を表-1に示します。また、昭和56年からの各社黄色材の ΔE のバラッキ推移状況を表-2に示します。

測定結果を前回（S60.9）と比べて見ますと、 ΔE の最大値は前回は4.60に対し、今回は3.26と大幅に小さくなっております。さらに、路材協としての努力目標である $\Delta E=3$ 以内には、14枚中13枚が入っており、割合では93%に達して、一段と色相の統一化の傾向にあります。

表-1 各社黄色塗板の色差(ΔE)の測定結果

測定会社 塗板記号	I	II	III	平均
A	2.26	2.46	2.80	2.51
B-1	1.65	0.97	1.00	1.21
B-2	3.84	2.78	3.15	3.26
C	0.78	1.02	1.29	1.03
D	3.10	2.04	2.53	2.56
E	1.75	0.73	0.96	1.15
F	1.45	1.14	0.46	1.02
G	2.09	1.32	1.31	1.57
H	2.72	2.10	3.01	2.61
I	0.87	0.97	1.42	1.09
J	2.28	1.75	1.89	1.97
K	1.53	1.60	2.46	1.86
L	1.73	1.08	1.15	1.32
M	2.89	2.26	3.01	2.72
平均	2.07	1.59	1.89	1.85

今回の測定に使用された測定機は次の通りです。

I : SM-3-CH-H₂ (スガ試験機)

II : AU-CH-1 (")

III : SM-3-CH (")

ΔE 年月	該当枚数および割合 (%)					
	56.11	58.7	59.3	60.2	60.9	61.3
1未満	3(23)	3(16)	0(0)	2(12)	0(0)	0(0)
1~2	6(46)	4(21)	6(43)	5(29)	6(46)	9(64)
2~3	2(15)	7(37)	6(43)	6(35)	5(38)	4(29)
3~4	1(8)	3(16)	2(14)	4(24)	1(8)	1(7)
4~5	1(8)	2(10)	0(0)	0(0)	1(8)	0(0)
計	13(100)	19(100)	14(100)	17(100)	13(100)	14(100)

3. 目視による判定

各社の塗板を一堂に集め、標準色見本を基準に、黄味から赤味の順に目視判定で並べてみますと、表-3のようになりました。

表-3 各社黄色材の目視配列と a 値および ΔE

色相 項目	黄味 ←—————→ 赤味														
	目視配列	標準色	A	K	H	B-1	J	I	C	D	L	F	E	G	B-2
a 値	32.0	33.5	32.3	34.0	31.8	33.6	32.1	32.0	34.4	33.1	32.4	33.0	32.6	35.0	33.9
ΔE	—	2.51	1.86	2.61	1.21	1.97	1.09	1.03	2.56	1.32	1.02	1.15	1.57	3.26	2.72

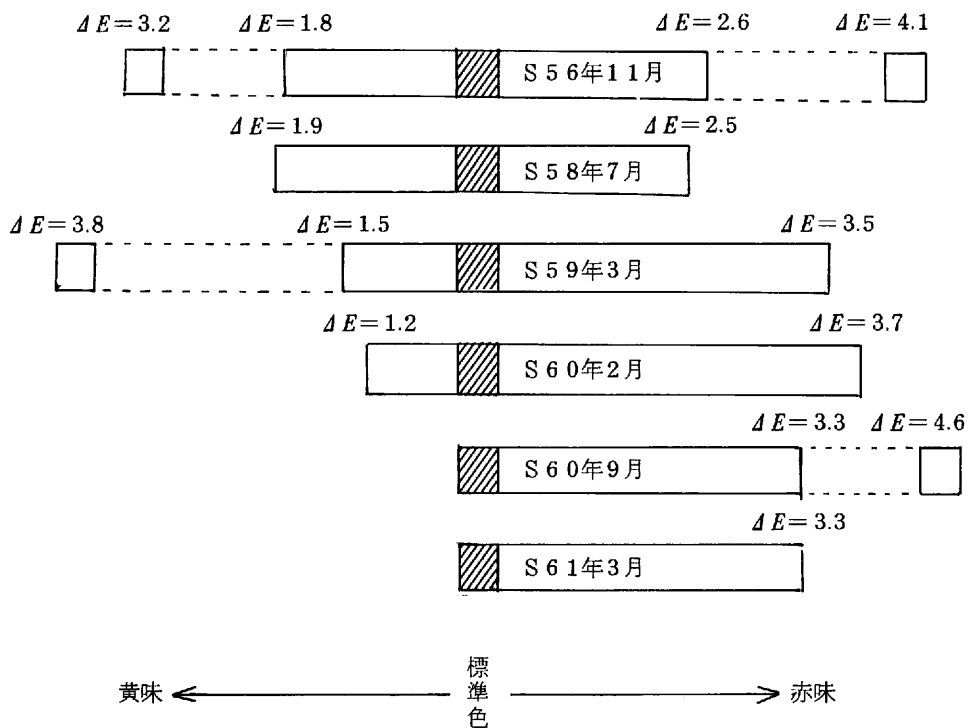
又、L a b で表示される測定値のうち、赤味の強さを表わす a 値を表-4 に示します。

表-4 各社黄色材の a 値

測定会社 塗板記号	I	II	III	平均
標準色見本	3 3.0	3 0.6	3 2.3	3 2.0
A	3 4.8	3 1.7	3 3.9	3 3.5
B-1	3 3.2	3 0.4	3 1.9	3 1.8
B-2	3 6.5	3 3.2	3 5.4	3 5.0
C	3 3.6	3 0.4	3 2.1	3 2.0
D	3 5.9	3 2.6	3 4.8	3 4.4
E	3 4.5	3 1.3	3 3.1	3 3.0
F	3 3.9	3 0.7	3 2.5	3 2.4
G	3 3.9	3 1.2	3 2.6	3 2.6
H	3 5.5	3 2.0	3 4.6	3 4.0
I	3 3.6	3 0.8	3 2.0	3 2.1
J	3 5.2	3 1.7	3 3.8	3 3.6
K	3 3.5	3 0.8	3 2.5	3 2.3
L	3 4.5	3 1.6	3 3.3	3 3.1
M	3 5.4	3 2.3	3 4.0	3 3.9
平均	3 4.6	3 1.5	3 3.3	3 3.1

これらの比較観察の結果を、前回と同様に感覚的配列で図-1に表わします。標準色見本より黄味のものも、極端に赤味のものもなく、ほとんどは同等からやや赤味のものに集中しており、目視判定に苦心したほどです。

図-1 標準色見本に対する黄色材の感覚的配列



4. まとめ

今回の測色および目視判定の結果をまとめてみますと、

- (1) 標準色見本に比べ、黄味のものや赤味の強いものは1枚もなく、ほとんどは、同等からやや赤味のものであったこと（色差では1～3の範囲のものが93%）。
- (2) 色差は最大値でも3.26と、協会の努力目標にいま一歩というところです。

今後とも、色相統一に、より一層努力する所存ですので、皆様の御理解と御協力をお願い申し上げます。

（執筆担当は信号器材(株)技術部課長、路材協・技術委員安田知行氏である）

「中国深圳瞥見」

迫尾 宏

昨年10月、中国、深圳市を訪問する機会を得た。深圳市は、香港に隣接し、面積327.5平方キロ、1980年に、経済特別区として設定されて以来、外国企業の相次ぐ進出の中で、激しい変化をとげつつある激動の都市である。

深圳市のみの短い滞在で、中国を語るのはあまりに無謀であるが、かい間見た、眠りから覚めつつある獅子の息吹き的一端を、道路標示の状況を交えて報告したい。

香港・九龍駅から九広鉄道で国境の町、羅湖へ。頭等（first class）であるが、満員の盛況である。香港から、中国へ渡る中国人で一杯。12年後の香港返還の時の為に、中国とのコミュニケーションを密にしておくことを目的として、この手の人間の往来が極めて激しいという。羅湖駅で電車を降りると、大きな荷物を持って、我勝ちに駆け出し、日本の通勤ラッシュに似た光景が展開される。長い行列を作って、香港から中国へ渡るのだが、要領が悪いのか、不正が多いのか、とにかく通関に手間どり、長い長い時間がかかる。彼ら在必死で駆け出した意味がやっとわかった。

国境の小さな川にかかる橋を歩いて渡り、そこはもう、中国、深圳市である。再び入国手続きにかなりの時間をとられる。

深圳は想像以上に暑い。10月半ばというのに、30℃を越す暑さである。秋風の立つ日本から、残暑どころか、再び真夏に逆戻りしたようなものだ。

◎深圳市の概略

深圳は、中国の門戸開放政策の1つとして、1980年に設置された4つの経済特別区（他の3つは、広東省の珠海と仙頭、福建省の廈門）のうち、規模が最も大きく、建設のテンポも最も速い特別区である。設置当時、5万人足らずだった人口が、今や市街地だけで50万人を突破、外資の導入により、超高層ビルが雨後の筍のように建設中である。ただ、これらの高層ビルの殆んどが、1戸あたり1千万円以上の高級マンションであり、香港の金持ちに買占められるのが現実とか一。

周囲約200kmに及ぶ鉄条網で、内陸部と遮断され、香港との国境よりも、厳しく監視されているという。

12年後の香港返還時の緩衝域として、また、資本主義社会の利点を探るためのモデルケースとして、この町は、今、中国全土からの熱い注目を集めている。

◎道 路

新興都市で、計画的に都市開発が進められている故、道路幅が広く、メインストリートは、片側3車線、その外側に自転車専用道と歩道が、それぞれ広く設けられている。

都市部や各都市間の主要道路の舗装は、アスファルト、またはコンクリートで行届いているが、造成中の道路が多く、到る所で工事中の場所にぶつかる。裏通りや、わき道の整備は、まだまだ悪い。

◎道路交通

車は多い。主要道路の交通量は1万台/日を越す。自動車は全て日本製、トヨタ、ニッサン、マツダが幅を利かせている。しかし、ピカピカの新車には殆んどお目にかからない。

自転車が多く、朝夕の通勤時には、幅広い自転車道が一杯にあふれる。庶民の交通機関は、バスとこの自転車が主である。自転車1台、200元(約16,000円)、一般労働者のサラリーが80~100元というから、非常に高価である。それでも自転車の普及は目覚しく、1人1台行渡っているという。自転車そのものも、ガッチリした作りの黒塗り実用車で、日本のカラフルなミニサイクルとは、凡そイメージが異なる。

人々の交通マナーは非常に良い。他の東南アジアの国々のように、赤信号で飛び出したり、やたらに警笛を鳴らしたり — というのは見当らない。規制が厳しいのか、人々の公德心が高いのか — 。

交通マナーだけでなく、治安についても驚く程良い。手荷物を道端に放置しておいても持ち去られることはまずない。こういう点は安心な国である。

交通事故は割と多いらしい。*前年の深川における交通事故による死者が約80名、単純に日本の場合と比較すると、約3倍の比率になる。道が広く、交通マナーが良いのに事故が多いのは、不思議な気もするが、開発途上のため、標識、標示、信号等の整備不十分によるものと思われる。

◎道路標識・信号

標識・信号は非常に少ない。

標識としては、制限速度、駐停車禁止、警笛禁止、車道と自転車道の区別の表示程度で、行先案内等は全くない。反射シート等も使われていない。

交通信号も、大通りの交通量の多い交差点に設置されているだけである。

◎路面標示

訪問した時期が、国慶節(10月1日)の直後であったため、祝典用に施工し直した標示が、予想以上にきれいに残っている。通常はもっと摩耗が進んだ状態であるらしい。

材料は、常温用ペイントタイプのみ。スプレー塗装もあると聞いたが、ラインはエッジが極めてラフで、ハケ目があり、恐らく、ハケとローラーでの施工が殆んどと思われる。標示の種類は、センター実線、車境線(破線)、横断歩道、矢印、文字等があり、殆んど白のみ。黄色ラインは、ついで、見当らなかった。

ラインの幅は、横断が50cm、あき40cmのセブラ、センターや車境線は20cm — というが、実際のラインは誤差が大きい。

施工は、各市、各地域の交通大隊(各市警の日本でいえば交通規制課)が行い、完工検査も、彼ら役人自身が行うのであるから、極めていい加減 — 。ライン幅が狭かろうが、破線の割合が間違っていようと、余程のことがない限り全て合格となる。この弊害が、材料及び施工技術の発展の遅れとなって表れているようだ。

反射材(ガラスビーズ)は全く使われていないため、夜間の視認性は悪い。必要ない訳ではあるまい

が、そこまで手が回らないのが実状のようだ。

◎飲食について

食は広州に在り……という如く、食べ物には事欠かない。貝類、エビ、カニ、魚の海産物から、北京ダック、鶏、ウナギ、草魚と称する大きな淡水魚、蛙、それに種類の豊富な野菜、殆んど全ての料理に油が使われている。そんなにしつこい油ではないが、食べ終わった皿に、コッテリと油が残っているような状態であるから、あっさりした日本食を食べ慣れている我々に、沢山食べられる訳がない。次から次に、山盛りの皿が出て来る例の中華方式で迫られると、途中からウンザリして来る。先方さんは、驚く程よく食う。暑い所で体力の消耗を補うためには、油っこい物を沢山食う必要があるのだろうか。

それでも、宴会の終り頃で料理が余ってしまうと、「残り物平らげゲーム」が始る。回転式の丸テーブルの隅に料理を置き、スプーン等で目印をつけておいて、テーブルを勢よく回し、止ったとき、印が向いている席の人がその料理を摂ることになる。酒の勢いで、ワアワア騒ぎながら楽しんだが、考えてみれば、残酷なゲームだ。これを酒でやる所もあるらしいが、酒に強くない人は、ひとたまりもないだろう。

我々外国人は、ホテルか一流レストランで食事をするようになるが、庶民が気軽に入って食事する“大衆食堂”というのは割と少く、あってもひどくお粗末で、中間的な食事どころというものが見当らない。それに、酒を気軽に飲ませるところがない。一流レストランの酒は、種類・量共豊富であるが、我々飲んべえの好む“赤ちょうちん”やスナックの類は全く見当らない。エリート役人達の宴会で、酒を飲む機会が多いようだが、一般庶民が、個人的に酒をたしなむ風習はあまりないらしい。

◎言葉

公用語は、北京語であるが、地元の言葉は広東語で、全く異なる。といっても、中国語の素養のない私には、どちらなのかサッパリわからない。

日本語は、中年以上で日本と何らかの形で接触をもった経験のある一部の人達の中に、流暢に話す人が居る。若い人は、日本に興味を持って勉強している人以外は、全くわからない。

英語は、高卒程度の学力のある人は、片言程度話せる。交通大隊の若い人達は、中～高校で英語を習っているらしい。彼らと通訳なしで話す時は、片言の英語と、漢字の筆談で略通じる。交通大隊で指導員をしているS氏(30歳)は、上海同済大学出身のエリートで、英語はペラペラ。近く、日本か米国へ留学する予定とのこと。

◎むすび

深圳市での見聞を、思いつくままに書いてみた。深圳は、今確かに変貌しつつある活気に満ちた都市である。中国の政策には、我々には掴みきれない模倣とした部分が多くて、容易に見定めることはできないが、深圳は、中国の向っている一つの方向を指し示すモデルケースでもあり、注目に値する都市として、機会があれば、ぜひ再訪し、その変貌ぶりを確かめたいと思う。

数千年の歴史と、10億の民を持つ中国の計り知れない奥の深さ――、甘い認識では語ることは許されない。本拙文は、中国深圳市の警見の記として読み流して戴きたい。

(東亜ペイント(株)大阪技術部道路塗料技術課課長、路材協・技術委員)

参考文献

「10億人の近代化－1 中国の基礎知識」

— 21世紀の日中関係を考える会編

「迷走する中国」 長谷川慶太郎著 光文社刊

「10年後の中国」 中嶋嶺雄著 第一企画出版

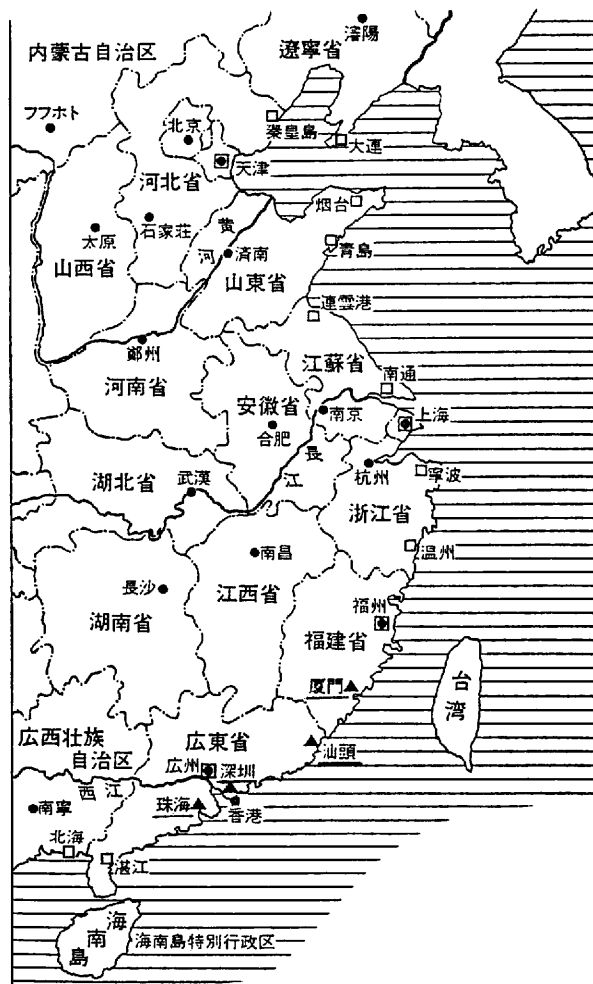


図-1 ▲印：中国の4経済特別区

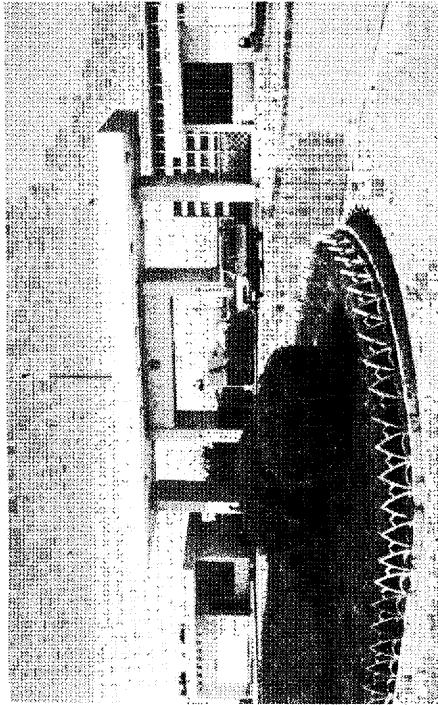


写真-1 深圳市人民政府の庁舎

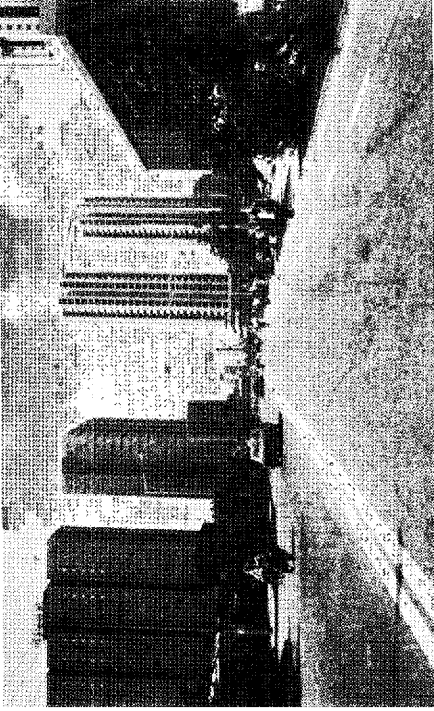


写真-2 林立する高層ビル

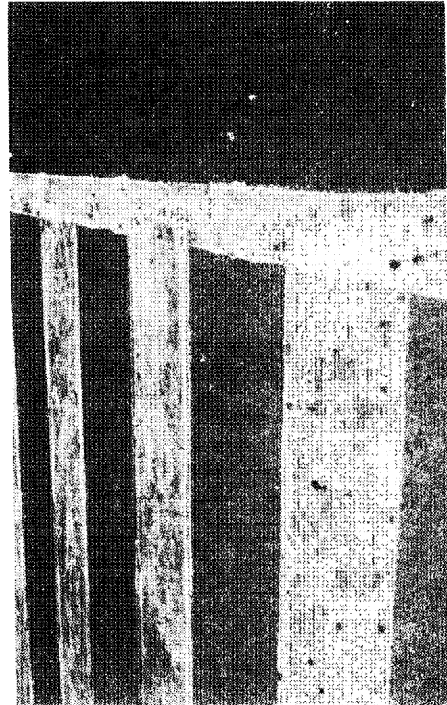


写真-3 横断歩道標示
ハケ目があり汚れが著しい。

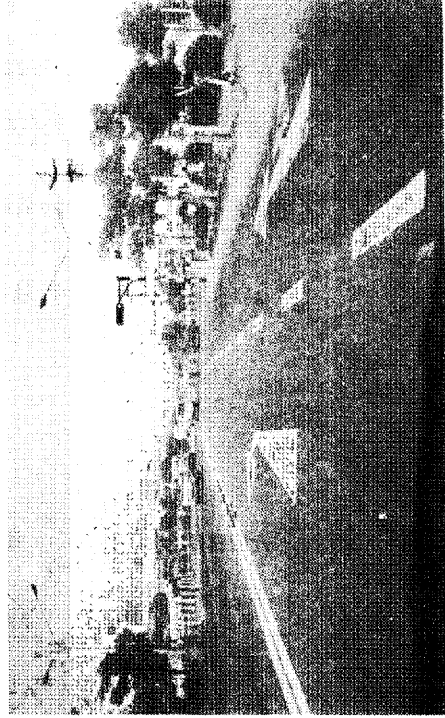


写真-4 大きな矢印(全長8m)
前方の交差点に信号が見える。

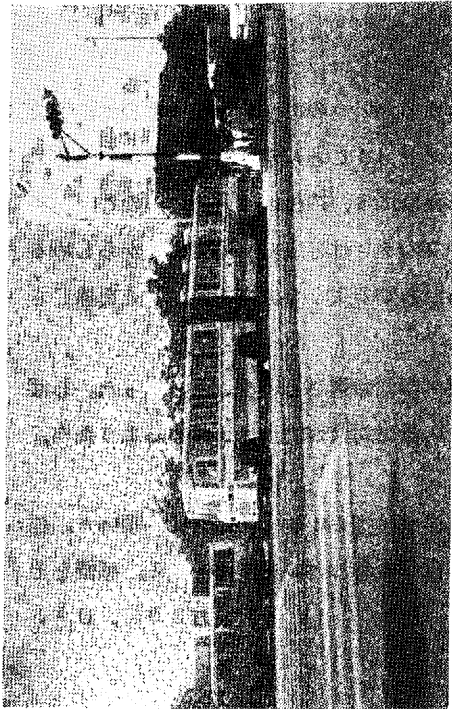


写真-5 市民の足 2両つなぎのバス

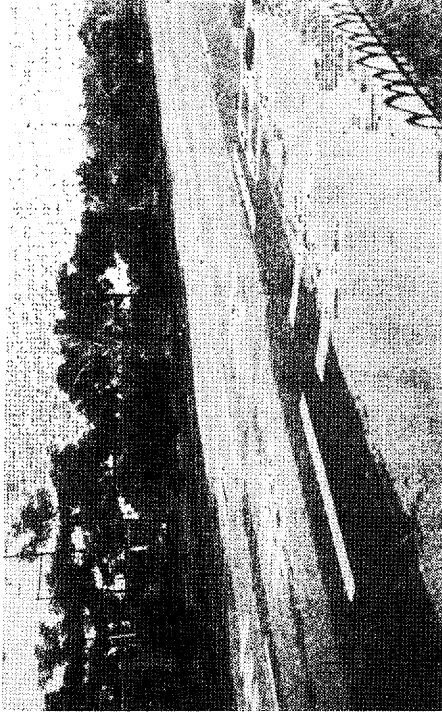


写真-6 文字標示(中央寄りから小型車, 大型車, バス)

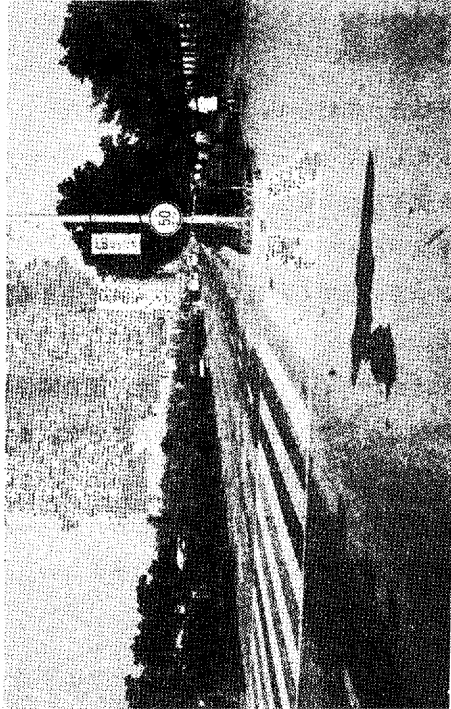


写真-7 標識例 制限速度50公里(50km/H)
比較的, きれいな横断標示と広い自転車道

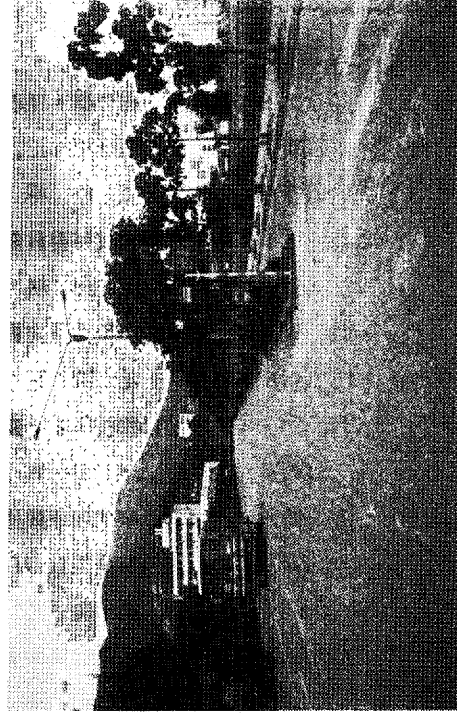


写真-8 郊外 蛇口付近の道路
標示は摩托が進んでいる。
標識が, 車道と自転車道を示している。

事務局便り

〔人事異動〕

- ◎ アトム化学塗料㈱理事・理事代理変更届出（60年11月1日）
（新）理事 西川 正洋（同社常務取締役，営業本部長）
（新）理事代理 関原 将利（同社道路第一部長）
- ◎ アトム化学塗料㈱業務委員変更届出（61年4月1日）
（新）業務委員 山田 耕一（同社大阪支店道路第二部第五課長）
- ◎ 東亜ペイント㈱業務委員変更届出（61年4月23日）
（新）業務委員 北野 正夫（同社道路塗料部主事）
- ◎ アトム化学塗料㈱技術委員変更届出（61年5月14日）
（新）技術委員 増田 真一（同社技術部係長）
- ◎ 菊水ライン㈱理事代理兼業務委員変更届出（61年5月22日）
（新）理事代理兼業務委員
新美 賢吉（同社東京支店次長）
- ◎ 富国合成塗料㈱業務委員変更届出（61年5月21日）
（新）業務委員 川村 由晃（同社東京営業所長）

以上の異動は、各届出直近の理事会においてすべて「承認」となりました。

余 滴

桜の花はとうに終って、南西諸島が梅雨入りして旬日余にもなるというのに、北海道や奥日光にまで雪が降ったとTVニュースは伝えていた。暑かったり、寒かったり、まことに定まらない陽気である。近ごろ天気予報はよく外れる。風邪引きも少なくない。こうした間にも、内外にはいろいろのことが突発し、混乱や不安を捲き起している。ソ連の原発事故とリベリアのテロはどちらも心胆を寒からしめるが、特に原発には驚く言葉もない。人間の生きる望みを根から断ち切るような非情な厳びしさを感じさせられる。

国内では東京サミットも無事終った。国会関係もとうとう衆・参同時選挙ということになった。しばらくは選挙の季節で落ち着かなくなることだ。まさに景気の良い景気対策が力説されているようだが、選挙用だけに止まられては困る話だ。

路材協も今年度の定時総会を無事終った。本号には、それに伴う挨拶や報告を掲載させて頂いた。総会を前後して協会関係の人事異動も数多くあった。人の移ろいは世の移ろいの典型でもある。感慨をそえられるものがなくはない。

（5月30日，O）