



No. 54

昭和62年7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佐久間町2-13(深津ビル)  
〒101 Tel (03) 861-3656 (代表)

### 目次

|                       |             |    |
|-----------------------|-------------|----|
| 就任ごあいさつ .....         | 西川 正洋 ..... | 1  |
| 熱履歴による標示塗料の品質低下 ..... | 中根 三郎 ..... | 3  |
| 油圧機械について .....        | 鳥取更太郎 ..... | 9  |
| ロットについて .....         | 森 昌之 .....  | 14 |
| 時事経済雑記 .....          |             | 18 |
| <b>余 滴</b> .....      |             | 20 |



## 就任ごあいさつ

副会長 西川 正 洋

62年度定時総会における役員改選の結果、副会長に就任致しました。今や重責を感じ微力ながら業界の為に努力させて頂く所存であります。

振り返りますと、昭和61年は年間を通じ、円高・ドル安問題で1年を終りましたが、62年前半も為替相場調整という色彩はいぜん濃く現われています。わが国の貿易黒字拡大により、一方通行的な外圧円高により輸出産業は不振におちい

り、他方、設備投資や住宅投資の不振、消費需要の伸び悩みに対しては積極的な内需拡大がさげばれております。

政府は5月初めのベネチア・サミットで6兆円を上回る内需拡大策の採用を、表明、そのことにより各国の強硬態度を柔らげるのに一応の効果をあげたようです。しかし、IC及びTV等の100%課徴金を直ちに撤回するには至りませんでした。問題は、今後の内需刺激政策がどのように実行され、所期の効果をあげるかにかかると見られます。

そのように強く注目され、期待される内需も卒直に云うと、目下のところはデフレ傾向の継続的な進行により総体的に底迷状態にあり、卸売物価・消費者物価などは超安定状態で、いささか暗い状況に推移しているとみられます。

とくに個人消費についてみても、数次にわたる預金金利の引き下げにもかかわらず購買意欲は盛り上らず、一層貯蓄に励むのが実態であります。金余り現象が土地買収に、あるいは株式を含む証券投資に流れる様な異常とも思える状況が続いております。7月に入りノース中佐の米議会証言を機に為替レートが150円代に低落(ドル高)して、小浮動を続けておりますが、もし、このまま円安状態が安定につながるとすれば歓迎すべきことです。しかし年内までには、なお一波乱を免れないだろうとする見方も根強く存在し、楽観は許されなようです。

当業界をとりまく経済環境は、ニーズの多様化、高度情報化社会の到来により変化してきております。こうした状況の中で健全な経営を行い、より一層の発展を遂げるためには業界内外の現状を直視し、今後の取るべき適切な施策を立てることが必要となっております。

今後の路面標示に関しても幾多のニューモデルへの要望をはじめ、品質性能の改良やコスト低減などの諸問題が表面化してくることが十分考えられます。このような場合、もちろん個々の企業での対応が必要であります。業界全体としても前々会長の提唱されている「対話と協調」が確立される必要があります。その点、協会員相互の一層のコミュニケーションが必要であります。業界の前途は決して楽観出来ませんが、それだけに、共に相携えて前進したいと願っています。

河合会長を中心として、協会運営に寄与したいと思っております。どうぞ今後とも宜しく御指導下さいます様幾重にもお願い申し上げます。

(アトム化学塗料(株)専務取締役)

# 熱履歴による路面標示用塗料の 品質変化（低下）について

中 根 三 郎

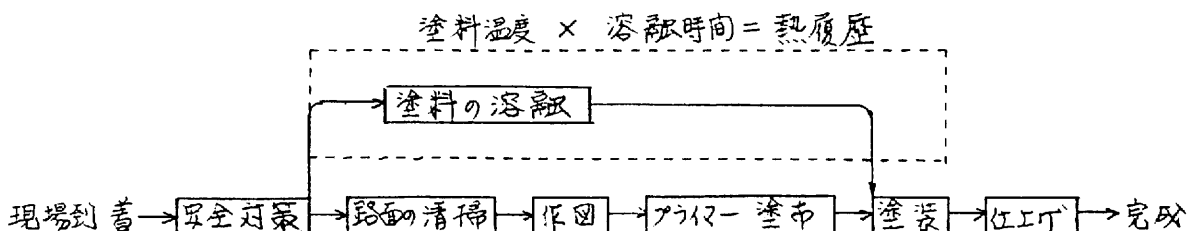
## はじめに

路面標示用塗料（以下塗料と言う。）は、塗料の熔融時間を短かく（熱履歴防止の為）いかに迅速に施工するかによって、品質の確保を行う事が大事である。塗料の施工温度は、一般的に200℃前後で数分間～数時間の条件で使用されるわけで、この苛酷な熱履歴により品質の変化（低下）が見られます。塗料の施工温度（各、塗料メーカーの施工温度範囲に従って施工すること。）は200℃前後と言われているものの、施工現地に於いて、さまざまな条件（交通の渋滞、次の施工現地への移動時間、昼食時の時間待ち等、常に塗料は熱履歴を受けている。）を受ける事から、ややもすると、すぐに240℃～250℃までに達してしまう事がある。塗料の品質設計時に於いては、ある程度まで安全性を考慮してあるものの、熱履歴を最小限におさえ施工する事が望ましいと言える。塗料の中の原材料で熱履歴を受けやすいのは、有機物であり、その中の樹脂、可ソ剤は熱的变化、化学的变化が他の原材料に比べて大きく、時間の経過とともに変色、酸化、分解、揮発等の劣化が進行しやすくなる。「路材協会報47」に熔融用トラフィックペイントの変化についてと題し詳細に述べられているが、塗料の熱履歴の品質が、施工後どの様な影響を及ぼすのかを実験例等を通し説明したいと思います。

## 1. 熱履歴とは

塗料の劣化は、塗料温度と熔融時間の積によって決まり、短時間で高温加熱しても、低温で長時間熔融攪拌しても劣化は進行する。これを一般に塗料の熱履歴（図-1）と呼んでいる。塗料は配合原料である限りその変化量は想像以上に大きいものですが、合憎その品質変化は目で見て確認しにくいところに難しさがあり、品質の災いを招くものなのです。施工手順（図-1）より塗料の熔融から塗装までの過程で樹脂、可ソ剤等に悪影響を及ぼすファクターが加わると、酸化、分解、揮発等が起こり2次的に変色、粘度増加等を来す。従って変色すれば劣化が始まっていると見ても過言ではありません。

（図-1）施工手順



## 2. 熱履歴により影響のある品質

| 塗料の現象      | 塗料に影響のある品質         | 理由  |
|------------|--------------------|---|
| a) 塗料の硬質化  | 表層クラック及び<br>寒冷クラック | 樹脂が劣化すればもろさは増し、軟化温度は高くなる。<br>また、塗料を柔らかくする為の可ソ剤も劣化と揮発減量によって可ソ効果が低下し、全体として硬質化する。    |
| b) 流動性の低下  | 表面の粗面化、剝離          | 上記理由と同一で流体である樹脂、可ソ剤の変性によって他の無機物を充分だき込む力が低下する為に流動性が悪くなり、表面がザラ目に、また、路面への密着性が不十分となる。 |
| ※<br>c) 変色 | 白色度、色調低下           | 樹脂の劣化による着色の他、白の場合は、無機物の酸化作用で黄変が促進されるが、黄色材料はそれ以外に顔料そのものが熱分解して変色するので鮮明度が落ち赤味が消える。   |

※ c) 変色については「路材協会報№47」に掲載の為省略する。

塗料の現象面から見て大きく3つに分類した。今回の実験例として、

- a) 塗料の硬質化に伴う寒冷クラック
- b) 流動性低下による剝離の原因について報告致します。

路面標示用塗料

# アズマライン



東海樹脂工業株式会社  
東海樹脂販売株式会社

本社・工場 静岡県静岡市下川原3555番地  
☎ 0542-58-5561  
営業所 東京・大阪・静岡・北陸・北海道

〔テスト1〕

a) 塗料の硬質化に伴う寒冷クラックの発生原因について

熱履歴に伴う塗料の硬質化の変化は、圧縮強さ値を測定する事により判断出来る。よって時間×温度変化に伴う圧縮強さ値とその時の寒冷クラックの因果関係について調べて見た。

＜条件＞ イ) 圧縮強さ値の変化

塗料温度を160℃、180℃、200℃、220℃、240℃時に於て、溶融時間0H、1H、2H、3H、4H、5Hrs後の塗料を採取し変化を見た。

ロ) 寒冷クラックの発生状況

恒温室にて路面温度を10℃、5℃、0℃、-5℃、-10℃とそれぞれの条件に設定して置き、塗料を条件イ)と同様にする。評価は恒温室にて1mの施工を行ないその時のクラックの本数を調べ次の様にあらわす。

| 記号 | 外観評価       | クラック発生本数 |
|----|------------|----------|
| ◎  | クラックの発生無し  | 0        |
| ○  | やや悪い       | 1～5本     |
| △  | 悪い         | 6～9本     |
| ×  | クラックの発生著しい | 10本以上    |

# 日本ガラスビーズ協会

会長 江本義男

東京都港区芝3-3-10 タツノ第3ビル内 電話03 455-2321(代)

■会 員(ABC順)

**ブライト標識工業株式会社**

大阪府高槻市富田丘町1-1

☎(0726)96-3115

**岳南光機株式会社**

静岡県駿東郡長泉町下土狩695

☎(0559)86-4484

**東芝バロティーニ株式会社**

東京都港区芝3-3-10(タツノ第3ビル)

☎(03)455-2321

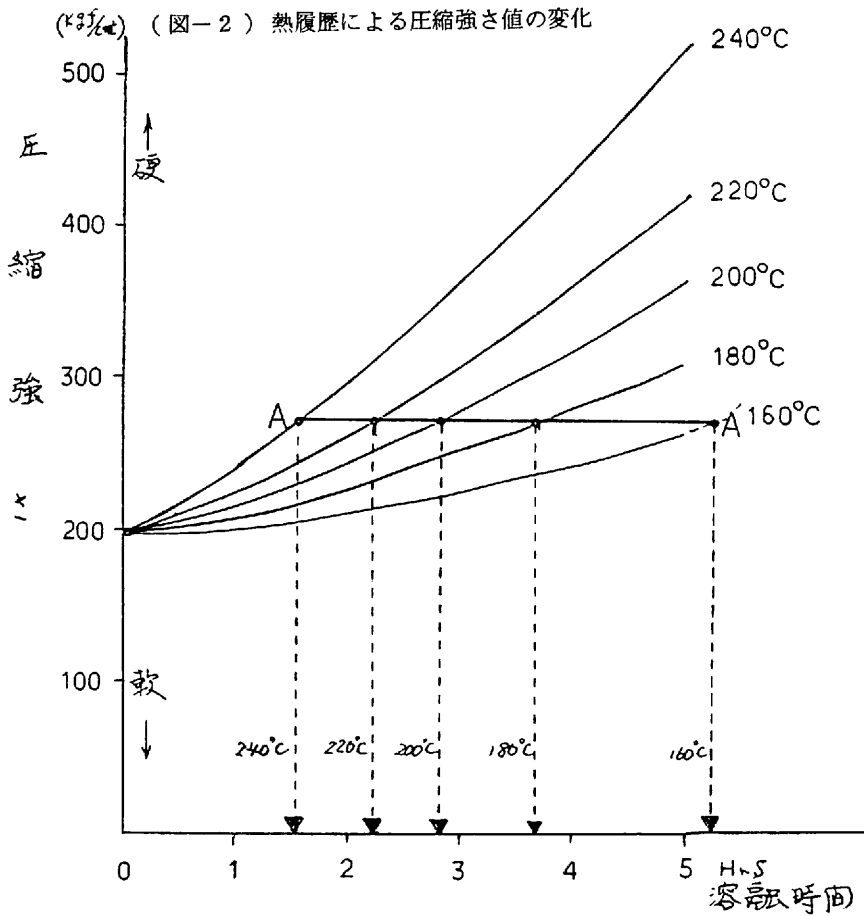
**ユニオン硝子工業株式会社**

大阪府枚方市大字津田4040

☎(0720)58-1351

(結果)

1) 圧縮強さ値の変化



標示用全種……塗料と機械の……専門メーカー

# アトム化学塗料

本社 東京都板橋区舟渡 3-9-2 〒174 電話 03-969-3111

ロ) 寒冷クラックの発生状況

(図-3)

| 塗料温度<br>経時 | 160°C |   |   |   |   |    | 180°C |   |   |   |   |    | 200°C |   |   |   |   |    | 220°C |   |   |   |   |    | 240°C |   |   |   |   |    |
|------------|-------|---|---|---|---|----|-------|---|---|---|---|----|-------|---|---|---|---|----|-------|---|---|---|---|----|-------|---|---|---|---|----|
|            | 0     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5" | 0     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5" | 0     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5" | 0     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5" | 0     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5" |
| 10°C       | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  |
| 5°C        | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | ○     | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  |
| 0°C        | ○     | ○ | ○ | ○ | △ | ×  | ○     | ○ | ○ | △ | × | ×  | ○     | ○ | △ | × | × | ×  | ○     | △ | × | × | × | ×  | ○     | △ | × | × | × | ×  |
| *-5°C      | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  |
| *-10°C     | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  | ×     | × | × | × | × | ×  |

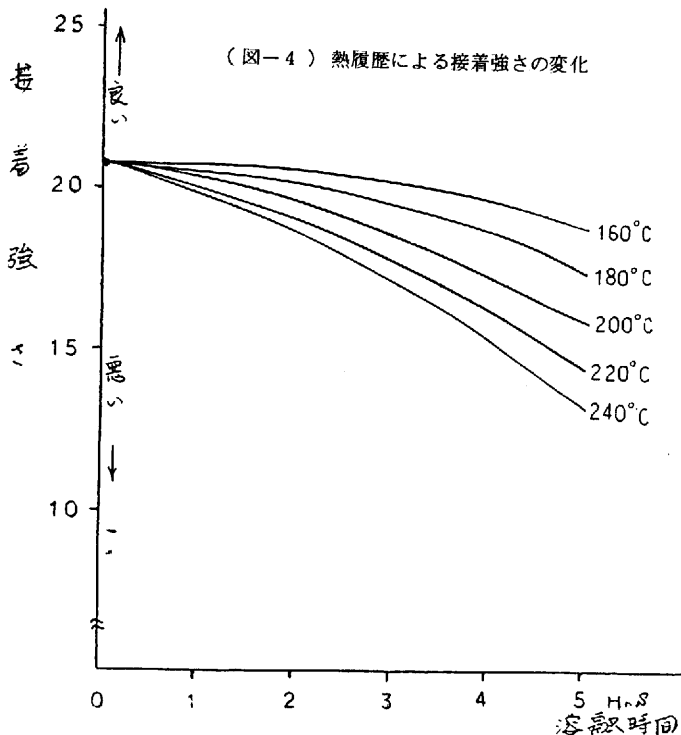
\* 実施工では5°C以下の施工は行なわないとされているが効果を調べる為、路面を冷却してテストした。

【テスト2】

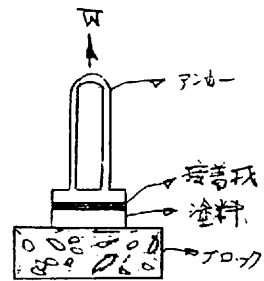
b) 流動性低下による剝離の原因について

塗料温度及び時間経過の条件は、テスト1と同様とし、引張試験機により、接着強度を測定した。

ただし接着時の路面温度は20°Cとする。



(試験片作成方法)



ブロック上にフィルムアプリーケーターにより塗料を塗布する。塗料の上に接着材にて、アンカーを固定させた後、引張試験機にて接着強度を測定する。

以上のテスト結果をまとめてみると次の通りである。

〔テスト1〕から、イ)につき、図-2から言える事は、塗料の温度変化により、圧縮強さ値が高くなる挙動を示す。特に200℃以上になると変化率も大きい。ここで、品質設計時の圧縮強さ値が200  $kgf/cm^2$  とした場合、安全率をA-A' までと仮定したとすれば、その時の塗料熔融温度と熔融時間の関係を理解していただけたと思う。ただし、熱履歴に対しての圧縮強さ値の変化については、各塗料メーカーにより、使用する原材料が異なる為、この限りではない。ロ)につき、図-3より、熱履歴により、寒冷クラックの発生状況の変化を見ると、200℃以上で長時間熔融攪拌する事により、塗料が硬質化して、寒冷クラックが発生しやすい傾向を示している、特に冬期での施工(主に新設舗装の路面)については、この様な現象が見られる為、十分に注意していただきたい。

〔テスト2〕から、熱履歴により接着強さの変化を調べて見ると、図-4の様に変化が見られる。接着強さ何  $kg/cm^2$  までが剥離しやすいと判断しにくい、熱履歴に対する塗料の性質を把握していただきたいと思います。

### 3. おわりに

熱履歴による塗料の品質低下について実験例等を通し説明してまいりましたが、これらの結果により、熱履歴を最少限におさえ施工する事は、塗料の品質確保に重要である事が理解していただけたと思います。施工上の対策案として「解説、路面標示材料」の、P. 49の中に熔融作業に当たっての注意事項が具体的に記されていますので、参考にして下さい。尚、ニードル横に自動温度計が付いている場合が多いが、故障して動かなかったり、温度計の温度感受する先端に塗料が焦げついて正確な温度を表示しない場合がありますので、この機会に温度管理の重要性から点検して見てはいかがでしょうか。

(積水樹脂㈱土浦工場標示材製造課主任、路材協・技術委員)

## 高性能溶着式道路標示材

# ニッポリライオン



## 日本ポリエステル株式会社

本 社 ☎530 大阪市北区芝田2-8-33 (八谷ビル) ☎(06) 372-7011(代)  
東京営業所 ☎105 東京都港区新橋3-11-8 (第3兼坂ビル) ☎(03) 437-9511(代)  
営業所 名古屋・広島・福岡・高松・仙台



# 油圧機械について

鳥取 更太郎

## はじめに

油圧機械は、建設機械をはじめ多くの分野で利用されており、最近では特に自動化の波に乗って利用が急増している感があります。路面標示の工事についても、ペイントポンプのエアーマーターを、油圧モーターに代える傾向が出てきた事とか、溶解釜のかくはん機には油圧駆動方式を採用するなど、その応用は着実に広がりつつあるようです。ここでは、空圧を油圧に、そしてエンジン直結のベルト・歯車伝導機構に切り換えられる理由は何であるのかということをお考えつつ、溶解釜の油圧かくはん機構について見ていきたいと思います。

### 1. 油圧方式の特長

油圧方式は、従来空圧方式であった所に導入されることがしばしばあります。それは油圧の方が静かですし圧力が高いため、小さな機械で大きな力を出せるからにほかなりません。その上に、内圧容器を用いる必要がないとか、エネルギー効率が高いとか、空圧方式では除湿の問題が厄介であるが、油圧ではその面倒がない上に潤滑にも気遣いの必要がないなどの利点があるからです。

ところで、何かを一定の圧力で押し続けておくという時には、エアシリンダーか油圧シリンダー、あるいはコイルスプリングが一般に採用されます。エアーマーターとか油圧モーターは、この押し力を回転力に変換する機械ですから、出力軸に大きい負荷がかかって回転が止まった時には、シリンダーで押ししているのと同じようにトルクを保ちます。これが大切なところで、溶解釜のかくはん機に用いますと、回り得ない時でも押し続けている。つまり粘度が非常に高く、速く回れない時でも徐々に回るこ

## 総合力でニーズにお応えする セキスイ道路標示材

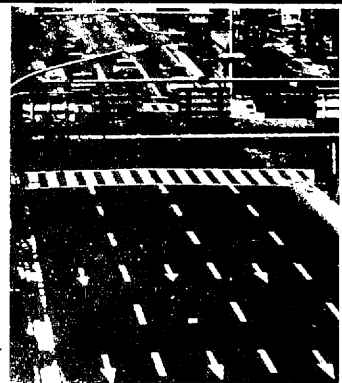
- 溶融タイプのジスライン
- 感圧貼付シートのジスラインDX
- 加熱融着シートのジスラインS

道路標示材の専門メーカーとして  
セキスイは豊富な経験と技術で  
優れた製品を創り、交通安全に寄与しています。  
耐久性・耐摩耗性・鮮明さは高い評価をいただいています。



交通安全・環境保全に貢献する  
積水樹脂株式会社

本社  
〒530 大阪市北区西天満 1丁目4番4号  
(堂島関電ビル6階) TEL.06(365)3245

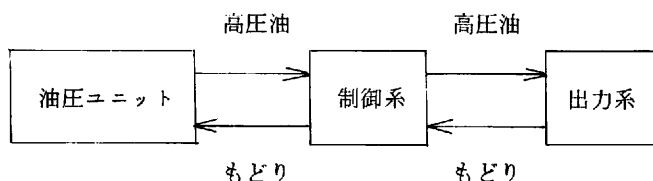


ジスライン

とができるという特長があります。それに空圧・油圧機構は、このように働くように作られていますので機械に無理がなく、過負荷が故障の原因となることがありません。エンジンやモーターに機械的に接続する機構ですと、エンジンなどが回らなくなる時に、どうしても無理がかかりますのでよくありません。これを解消するために、トルクリミッターを使う方法もありますが、理屈通りにうまく働いてはくれないようです。

## 2. 溶解釜の油圧駆動機構

溶解釜のかくはん機を回すための油圧機構は、次のような形になっています。



油圧ユニットは、オイルタンクとポンプなどから構成されていて高圧の油を送りだし、油のもどりを受け入れます。制御系（コントロール・ユニット）は、出力系への油の流れの量と方向を制御するものであります。出力系は油圧モーターです。

次にこの機構を配管図で示しますと次の図のようになります。ここに出ている部品を見てみましょう。

世界の道はトアライナーがつくる



topoint

道路標示用塗料

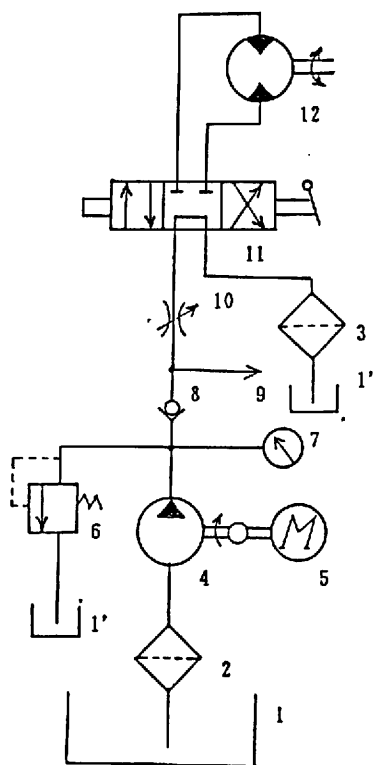
# トアライナー



**東亜ペイント株式会社**

本社／大阪市北区堂島浜2丁目1番29号(古河ビル)  
☎06(344)1371(大代) 〒530

支店／東京都中央区日本橋室町2丁目3番14号(古河ビル)  
☎03(279)6461(大代) 〒103



- 12 油圧モーター
- 11 方向制御弁
- 10 流量調節弁
- 9 他のモーターへ
- 8 インラインチェック弁
- 7 圧力計
- 6 リリーフ弁
- 5 エンジン(動力源)
- 4 油圧ポンプ
- 3 戻りフィルター
- 2 吸入フィルター  
(油面計, 温度計つき)
- 1, 1' オイルタンク

(1) 油圧ユニットの構成

オイルタンクは、およそ100ℓ足らずの箱型が普通で、内部にフィルター類が入っています。また油面を見るための窓と温度計が付属し、多くの場合、タンクの天板の上に油圧ポンプやインラインチェック弁などが設置されます。

化学は人間化への学び。

どうすれば化学が人間に役立つか、  
これがすべての研究テーマの基本です。

信頼の  
**ディックライン**

<道路標示線>

化成系事業部

**DIC**

大日本インキ化学

■事業部  
 インキ事業部  
 機械事業部  
 化成系事業部  
 プラスチック事業部  
 樹脂事業部  
 建材事業部  
 生物化学事業部  
 石油化学事業部  
 海外事業部

本社 〒103 東京都中央区日本橋3-7-20 TEL(03)272-4511

溶解釜に用いる油圧ポンプは（図には示しませんが）可変容量研べンポンプで、移動カムリングによって過負荷時には流量を小さくできる構造を持ったものが好適です。また溶解槽が二つある場合には、望ましくは二連型のものを設置したいものです。

ポンプの動力源としてはディーゼル・エンジン、ガソリン・エンジンまたは自動車のエンジン動力を取り出して使う方法（PTO：パワーテイクオフ機構）が利用されます。

なお図でYと書いたオイルタンクは、1のオイルタンクと同一のものを表しています。この記入方法は、ラジオなどの電気配線でアースを示す記号を用いることによって、配線の記入を省略するのと同じです。

## (2) 制御系の構成

制御機構の中に、リリーフ弁や圧力計が含まれますが、これらは多くの場合オイルタンクの上に設置されます。リリーフ弁は、余分なオイルをタンクに返すための弁であって、定圧弁の構造を持っています。

インラインチェック弁は、アクチュエーター（油圧モーターとかシリンダー）からの逆圧を防止するためのものです。溶解槽を二つ備える機種であって、一つのポンプから分岐してかくはん羽を回そうという時は、9の位置からとりますが実際にここからとるとすればもう少し部品を追加してやる必要があります。

流量調節弁は、モーターの回転数を決めるものであります。方向制御弁は、多数の弁（バルブ）が必要な切替え操作を一度にやってしまうことが出来るものです。図は手動3位置のものを表し、左は正転・右は逆転の流路を示しています。なお、中間位置はモーターを停止し、油圧油のほうは無負荷で循環することを表しています。（方向制御弁にはいろいろな種類がありますので、適当なものを選ぶことが大切です）

## (3) 出力系

出力機械のことをアクチュエーターと呼びますが、油圧モーターはその中の一つです。溶解釜のか



# 神東塗料株式会社

シントラーライナー（溶融型）

シントラーライナー（常温型、加熱型）

S Pロード（すべり止め塗料）

本 社 〒661 尼崎市南塚口町 6-10-73 (TEL (06) 429-6261)

東京支店 〒103 中央区八重洲1-7-20 (八重洲口会館) (TEL (03) 281-3301  
(路床材部))

くはん羽は、大変大きなトルクを要求されますので一般に「オービット・モーター」(商品名)が利用されております。この機械は、非常な高トルクが出るように作られておりますので、減速機などを使わずにかくはん羽の軸に直結することができ大変便利です。

### 3. 使用上の注意

油圧機械類は、強力で使用するには大変便利なものです。それだけに精密な機械でもありますから注意深くまた大切に扱ってやらねばなりません。油圧機械は、言うまでもなく高圧の油圧オイルによって作動するものであり、そのオイルは潤滑油の働きも兼ねますので、メンテナンスにおいて潤滑油の注油が要りません。このような事情からメンテナンスのポイントはオイルを管理することとなります。

日常の注意点は

- (1) 運転時の異常音・異常振動に注意する
- (2) オイルの洩れがないか、濁りはないか、量は少なくないか
- (3) オイルの温度が異常に高くないか(通常は50℃程度までですが、機種によっては上限を80℃くらいに設定されることもあります)

定期的には

- (1) フィルターの点検、オイルの濁り・粘度の著しい変化は起きていないか
- (2) 水の混入や錆の発生はないか
- (3) オイルに空気の混入はないか

これらの点が、メンテナンスの要点であります。運転中の配管には、高い圧力のかかったオイルが流れていてかなりの破壊力があります。運転停止や圧抜きの必要な作業には十分な注意をはらわなければなりません。なおまだ油圧機械は、精密で高価なものでもありますから、故障などの時はメーカーに相談することが必要であります。

なお、配管図の記号はJIS B 0125 によっていますが、これらが実際にどんなものであるかは、一般的な油圧機械の参考書とか油圧機械メーカーの説明書(カタログ)などで調べて頂きたいと思いません。以上 (大崎工業株式会社技術部長)

## 信頼のブランド ボンライン



# 信号器材株式会社

|               |                                 |
|---------------|---------------------------------|
| 本 社 〒211      | 神奈川県川崎市中原区市の坪160                |
|               | TEL 044-411-2191 (代)            |
| 広島分工場 〒731-01 | 広島県広島市安佐南区緑井六丁目-1048-1          |
|               | TEL 08287-7-0333・4206           |
| 営業所           | 東京・埼玉・千葉・群馬・静岡・名古屋・大阪<br>・兵庫・九州 |

# ロットについて

森 昌 之

## 1. はじめに

日頃、ユーザーの皆様にご使用いただいております路面標示用塗料には、一般にロットと呼ばれている数字又は略号が表示されています。このロットは品質管理上大変重要なものであり、ここでは路面標示用塗料のロットについて簡単に述べたいと思います。

## 2. ロットとは

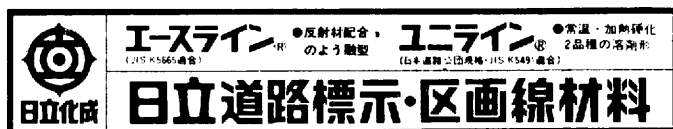
一口にロットと言いますが、ロットにもいろいろあり、定義として「何らかの目的をもって取りまとめた同種の品物の集まり」とされ、その目的によって発注ロット、購買ロット、生産ロット、運搬ロット、検査ロットなどと呼ばれている。路面標示用塗料に表示してあるロットは、生産ロットに当り、品質管理用語「JIS Z 8101」によれば、「等しい条件下で生産され、又は生産されたと思われる品物の集まり。」と定義されています。ではこの等しい条件下とは何かといえますと、

- (1) 同一原料にて
- (2) 同じ生産工程で
- (3) 同じ日に生産されたもの

となります。JIS K 5665では、路面標示用塗料の表示について「製造年月日又はその略号」を表示しなければならないとされており、これに基づいて表示されたものを一般にロットと呼んでいます。しかしメーカーによってロットの大きさ、表示方法は一律とはなっておりません。

## 3. ロットの表示について

# 交通安全に貢献する エースライン®



◎ 日立化成工業株式会社 (本社) 東京都新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル内私書箱第233号 ☎ 160 東京都 (03) 346-3111 大代

(1) ロットの表示場所

- ① 上部クレープ紙へ印字
- ② 袋の見やすい位置へスタンプで押印

(2) ロット大きさ(ロットの単位)

メーカー各社によって、そのロットの大きさには違いがあります。生産バッチ単位の表示、1日生産分単位、又は10t・20t単位等の表示があります。

(3) ロットの構成

メーカー各社それぞれ表示内容が違います。ここでは一例を上げて説明しますので今後の参考として下さい。

① 年の表示

主に西暦を使用し、西暦の下2ケタ又は下1ケタの数字で表わすか、下1ケタの数字をアルファベットにおきかえて表示します。

例

| 1981, | 1982, | 1983, | 1984, | 1985, | 1986, | 1987, | 1988, | 1989, | 1990 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| • 81  | 82    | 83    | 84    | 85    | 86    | 87    | 88    | 89    | 90   |
| • 1   | 2     | 3     | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9     | 0    |
| • A   | B     | C     | D     | E     | F     | G     | H     | I     | J    |

② 月の表示

2ケタの数字又はアルファベットで表示

例

| 1月,  | 2月, | 3月, | 4月, | 5月, | ..... | 9月, | 10月, | 11月, | 12月 |
|------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|------|------|-----|
| • 01 | 02  | 03  | 04  | 05  | ..... | 09  | 10   | 11   | 12  |
| • A  | B   | C   | D   | E   | ..... | I   | J    | K    | L   |
| • A  | B   | C   | D   | E   | ..... | J   | K    | L    | M   |

※ アルファベットのIは数字の1と間違えやすいので飛ばして表示するメーカーもあります。

# アコライン

各種塗料製造販売・道路標示材製造及施工



## 富国合成塗料株式会社

代表取締役 小西 雅之

本社 神戸市兵庫区永沢町3丁目7-19

〒652 TEL(078)575-6600(代)

工場 神戸市西区榎谷町長谷

営業所 東京・名古屋・大阪

③ 日の表示

2ケタの数字で表示

|   |     |     |     |     |             |      |     |
|---|-----|-----|-----|-----|-------------|------|-----|
| 例 | 1日, | 2日, | 3日, | 4日, | 5日……………29日, | 30日, | 31日 |
|   | 01, | 02, | 03, | 04, | 05……………29,  | 30,  | 31  |

以上をまとめて一例で示しますと

1987年7月1日生産品のロットは、

① 870701

② 7 G01

③ G G01

尚、その他年月日の前後に、工場番号、バッチ番号、タイプ等の記号を並記している場合もありますので、メーカーに確認して下さい。

4. ロット表示の目的

先に述べましたように、ロット表示はJISで規定されておりますが、ただ決められているから表示しているわけではありません。万一その商品に対して、苦情やクレームが発生した場合に、いち早く対応する為にロットが表示されているわけです。つまりクレームの発生した商品のロットがわかれば、その商品のロットがいかなる条件のもとで生産され、いかなる原材料を使用しているかまでの追跡調査がスムーズに行なわれるのです。ここに一般的な苦情処理の方法を図示いたします。この図からもわかるように、苦情処理におけるロットの占める役割は重要となっています。

四半世紀の実績と安定した高品質で定評の

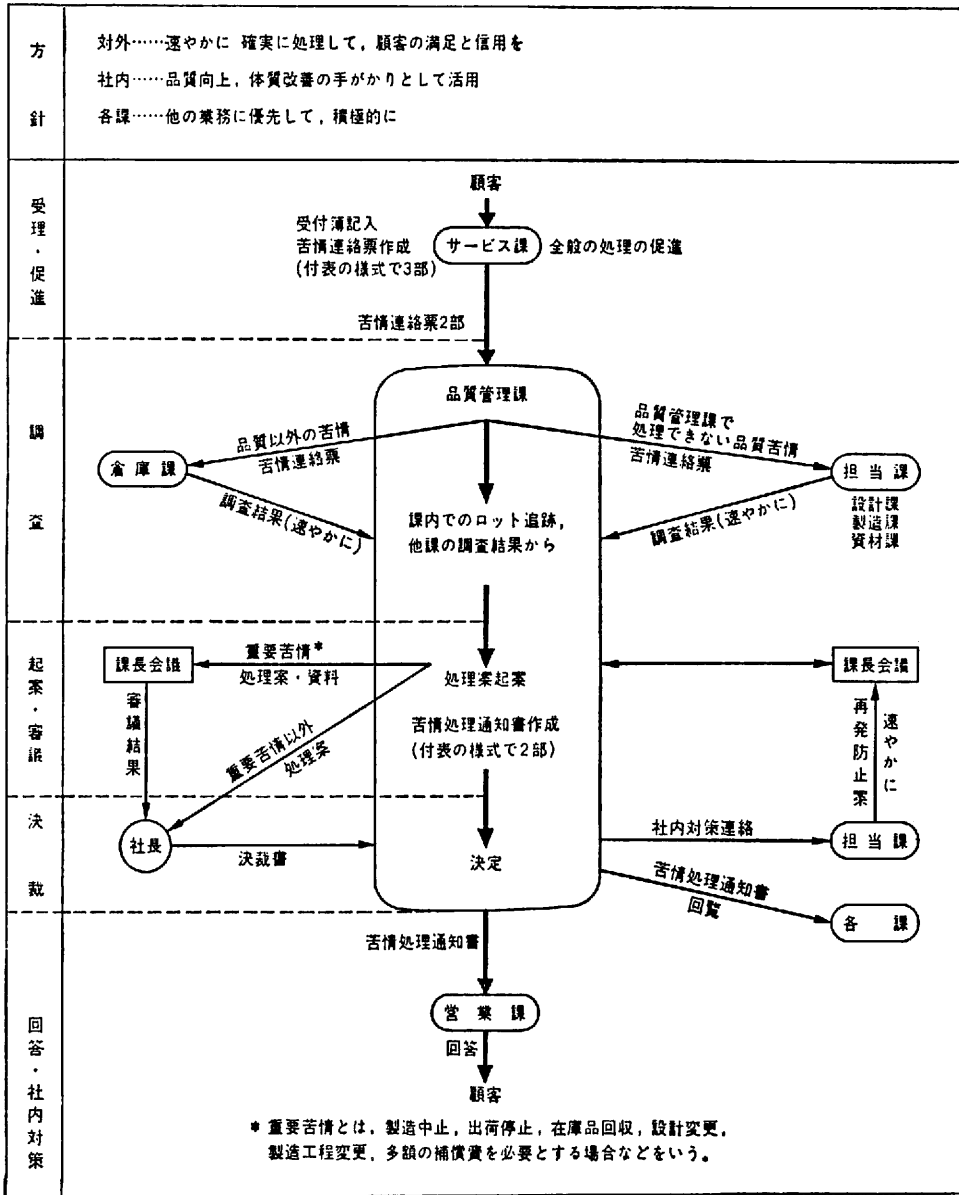
**ラインファルト**® LINEPHALT

**大崎工業株式会社**

大阪府堺市上83番地 〒593  
TEL 0722-73-1261(代表)

東京都大田区本羽田3丁目24番9号 〒144  
TEL 03-743-5061(代表)





## 5. まとめ

以上述べてきましたように、ロット表示はただ単に製造年月日の表示ということだけでなく、その商品の品質保証という重要な意味が含まれています。ユーザーの皆様におかれましては、各施工現場でどのロットの材料を使用したかを施工記録の中にもらさず記録されますことをお願いいたします。又、ロットの古いものは品質変化を起こす恐れがありますので、在庫管理には十分注意をはらって使用されることを合わせてお願いいたします。

( 菊水ライン(株)関東工場長、路材協・技術委員 )

## 時事経済雑記

### 62年度経済への見方 ……3.5%成長は可能か？

昨61年度の日本経済は、速報値でみると、実質経済成長率は前年度比2.6%にとどまり、政府が目標とした3.0%を下回った。しかも歴史的にみると、戦後二番目の低成長率を記録したことになる。その原因は何んと云っても大幅な円高による外需（輸出）の落ち込みが激しかったためである。すなわち、61年度の実質経済成長率を内・外需別にみると、内需ではプラス4.1%とやや高い成長率を確保したのに対し、外需では大幅な円高の影響でマイナス1.5%となり、結局差引きすると2.6%の成長にとどまったのである。これは、石油ショック後の49年度に記録したマイナス0.4%以来の戦後二番目の低成長率ということになる。

ところで、問題の62年度経済の見通しについては、自ら見方も分れているが、政府筋（経企庁）の見方によると、いわゆる内需主導型経済の方向が出はじめ、景気もほぼ底入れして（現状認識）、62年度の3.5%成長の目標達成は可能（見通し判断）とみているようである。

他方、民間側の主要見解としては、最近出揃った四大証券系の経済研究所の62年度経済予測が注目される。各社により見方の強弱差はあるものの、総体的にみて、政府筋のそれより渋い見方をしている。

まず、実質経済成長率では、B社が3.2%としているのが最高で、他3社（A、C、D）は何れも2%台後半に分布している。

各社の見方が分れた主因は、国内景気に対する見方の強弱差である。B社は財政支出の拡大などで、「すでに上昇局面に入った」としているのに対し、最弱のA社は、設備投資の伸び悩みや雇用の悪化などで「景気は全体として、なお当分調整過程を続けるだろう」としている。

また政府見通しにおける3.5%成長への寄与度では、内需が4.0%、外需がマイナス0.5%となって

トラフィックペイント3種〔レーンマーク〕製造



昭和58年度広島通産局長表彰受賞

日本工業規格表示許可工場

〒731-01 広島市安佐南区緑井6丁目1048番地の1

TEL 082-877-0333

いるのに対し、四大証券経研の場合は、何れも円高による輸出減を重視しており、外需寄与度はA社がマイナス1.2%、B社がマイナス1.0%など何れも厳しい見方をとっている。内需寄与度についても、最強気のB社だけが政府見通しを上回る4.2%としているほかは、何れも政府見通しを下回っている。

今後の現実展開において多くの問題があり、それらの推移を注目しなければならぬのは言うまでもない。例えば、為替相場について円高相場の再発はない(150円前後で安定する)とみてよいのか? 延いては輸出産業の不振をどうみるべきか? また失業の増大、雇用の悪化、消費への影響等もどうみるべきか重要である。さらに今共投資や減税など内需刺激効果をどう読むかも大事なポイントである。とくに6兆円を上回る内需刺激政策(緊急経済対策)の具体的展開は国際的公約ともいわれるものだけに大きな期待のうちに、いよいよ強く注目されるところである。

### 高速自動車通路網の整備計画

内需拡大、緊急経済対策の立て役者として今共事業の積極展開が期待されているとき、このほど建設省から、新しく建設する高速自動車道路として、第二東名、第二名神、日本海沿岸縦貫など24路線(3,920キロ)を内定した旨を新聞は伝えている。

同内定案は自民党所定機関等の了承を得たうえで、新路線を盛り込んだ「国土開発幹線自動車道路建設法」の改正案として近く臨時国会に提出されるもようという。

現在、同法で定められた高速道路は一部開通も含めて32路線(7,600キロ)があるが、上記新路線の追加で、わが国の高速道路計画は56線(11,520キロ)になる。建設省では、内需振興もかねて、西暦2千年をメドにこれら高速自動車道の整備完成を急ぐとし、今後15年間で、道路整備に約30兆円の投資を見込んでいるという。

内定案による新高速自動車道は、先に道路審議会から答申のあった21世紀に向って整備すべき高規格幹線道路網計画の新規路線49路線(総延長6,220キロ)の中から日本道路公団の運営する高速道路にふさわしいとして選ばれたものである。この選にもれた25路線(2,300キロ)は高規格自動車道として併行的に整備を進めていく方針にあると。

## キクスイイン(よう融用)・キクスイペイント



# 菊水ライン株式会社

代表取締役 新美 喜久雄

本社 名古屋市南区加福本通1丁目26番地<052>611-0680  
関東工場 埼玉県南埼玉郡白岡町大字篠津字立野857番地の1<04809>2-6291  
阿久比工場 愛知県知多郡阿久比町大字卯坂字下同志継1の82<05694>8-1145  
支店 東京、大阪、静岡  
営業所 札幌、東北、茨城、栃木、埼玉、千葉、神奈川、新潟、浜松、北陸、岐阜、三重、奈良、兵庫、中国、福岡、九州

現在の高速道路で開通しているのは、一部開通を含めて25路線（4,200キロ＝62年度末現在予定）。新しい高速自動車道を加えた未開通の予定路線は7,320キロになる。建設省は、この中から採算性や必要度等に合せて、第二東名など数路線を、来年度にも優先的に着工、国の定めた高規格幹線自動車道路網1万4千キロの21世紀実現を目指して整備を急ぐ方針という。

#### 転職希望 ……総務庁調べ

増大する“円高倒産”の厳しい景気情勢のもとで、総務庁が行った“労働力特別調査”の結果が発表された。これは今回はじめて発表されたもので、この特別調査は毎月の労働力調査に加えて、毎年2月に、15歳以上の約10万人を対象として実施されているもの。

今回の発表によれば、転職希望者は755万人（前年比微減）に上り、全就業者の13.3%、つまり全就業者の8人に1人は転職を希望しているという深刻な結果が伝えられた。

そのうち実際に求職活動をしている人は193万人で、前年の調査に比べると17万人の増加、59年に調査方式を変更して以来の最高の数値となっている点は注目されるという。

産業構造の転換、企業業績の悪化、雇用不安等が悪循環的に拡大して高水準の転職希望を結果していることは推測に難くない。

転職希望者数の全就業者数対比を男女別で見ると、女子14.0%、男子12.9%。また転職希望者中の求職活動者の増加人数（17万人）の男女別は男子10万人、女子7万人。年齢別では若年層で高く、高年齢につれて低下。さらに、男女とも収入が低くなるに従って割合が高くなり、男子では年収400万円、女子200万円各未満の人が全体の80%を占めているという。

---

#### 余 瀆

西の地方からドンドン梅雨明けが報じられている。東京地方も間近い。ごく最近になって大雨に恵(?)まれた地方もあったが、関東一帯は乾々だ。この分では梅雨明け後の猛暑が思いやられる。

54号の会報をお届けします。初登場西川副会長のごあいさつと技術原稿3本を掲載いたしました。時節柄、読者各位のご自愛、ご健勝をお祈りします。 (O)