



No. 65

平成元年12月5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

地震は忘れ得ぬ間にやってくる……………	常任理事 武宮千城……………	1
時事政・経ノートから……………	小原陽二……………	4
欧州交通環境視察研修旅行見聞記……………	神立敬之……………	6
平成元年度版交通安全白書を読んで……………	鈴木栄光……………	14
-----		
会員会社プロフィール⑪……………	東亜ペイント株式会社……………	20
-----		
会員会社プロフィール⑫……………	湘南化成株式会社……………	22
-----		
事務局便り……………	24	余滴…………… 24



## 地震は忘れ得ぬ間にやってくる

常任理事 武宮千城

モルタル仕上げの二階建て事務所の脇に駐車していた乗用車の後部座席で、暖かな朝の、ほんのりとした居眠りを楽しんでいた時のことです。スプリングを利かして自動車が揺り子のように揺れる異常に目を覚まし、

誰が悪戯をしているのかと後ろを振り向くが誰もいない。誰も悪戯をしていないのにまだ車は揺れているのを、一瞬、不審に思いましたが、窓の横を見た瞬間、モルタル仕上げの壁に何本もの亀裂が走ったかと思うと、バラバラとモルタルが崩れてきました。これは地震だと思った時、車の前方10mほどの所にある製品倉庫が、ガラスの割れる音と同時に複雑な騒音を伴って崩壊し、達磨落としのように、倉庫の屋根が地面に落ちてしまいました。

そのうちに事務所の中で仕事をしていた20人ほどの男女が外へ飛び出して来て、私の乗っている乗用車と崩壊した倉庫の間にあった20坪ほどの空き地の中央にかたまり、女の子は先を争って男子にすがりつきました。私と同行してきた会社の同僚もそのなかに入っていたようです。車はなおも揺れていましたが、脇の建物がモルタル建築だから、かえって車の中のほうが安全ではないかと、私はかなり冷静に考えたつもりでしたが、木造とはいえ、建物が車の上に倒れてきたらただでは済まなかったかもしれません。

仕事どころではなくなった我々は、とりあえず、車で町の外へ出ることにしましたが、町中を走っているうちにも、道路に面した木造建物が所々で、ガラスの割れる音を伴って崩れるのを目にしながら、どうやら国道まで出ることができました。遠乗りをしながら出張で来ていたにもかかわらず、これでは仕事を続けることもできないだろうということで、国道を南下して帰宅することにしました。国道を走っているうちに、盛土道路の半分が崩壊している現場に次々に出会いました。感心したことは、そのほとんどの現場に、スノーポールで組み上げた応急のバリケードを、建設省の国道出張所が施していたことです。同じ国道を前日走っているから、地震以外で築いたバリケードではないことは知っていました。地震が発生してわずかしか経っていないのにもかかわらず、緊急パトロールの出動が敏捷に実施された貴重な例ですが、後がいきません。しばらく走ると橋の手前で通行止めをされたので、事情を聞くと橋梁が落ちたということです。当時の社用車にはラジオを搭載していなかったため、道路交通情報を耳で聞くことができず、道路情報板が唯一の情報源だったのです。一級国道の橋がこの調子ならば県道はどうなっているか想像もできないままに、なんとかこの地震被災地を脱出することができました。

これは21年前、私が仙台営業所に赴任し、しばらくして体験した青森県八戸市における十勝沖地震の話です。

去る10月に発生した太平洋対岸の大地震が、アメリカの大都市サンフランシスコとオークランドを襲い、甚大な被害と多数の死者や被災者を出しました。私の好きな野球のワールドリーグが、海上橋を跨いでサンフランシスコジャイアンツとオークランドアスレチックスとで争われるということで、連日、衛星放送を楽しみにしていた矢先の出来事でびっくりしたこともありましたが、今回の地震災害で特にショックを受けたことは、老朽化した二階建てハイウェイの階上ピアが崩れ、二階部分の床版が一階道路上に被いかぶさった形で、走行中の自動車が潰され、圧死した人が多く出たことです。この度の地震は縦揺れ・横揺れ・共振と複雑な振動があったことや、軟弱地盤が液状化現象を生み出してしまったこと、そして、震源地が大都市に近接していたことが、災害を大きくしてしまったようです。

最近、東北地方を中心に、太平洋プレートの落ち込みによるものと言われる地震が頻繁に起こっているし、今年の異常な温暖状態は気象とともに異常な地殻変動を思わせ、対岸の火事とは思えなくなっています。

関東でサンフランシスコ並みの地震が発生したらどうなるでしょう。末期的な土地の高騰により、交通混雑の解消には二階建て高速道路を作らなければならなくなっているし、江戸時代から進められてきた湿地帯・海の埋め立ての上に生活する東京、その上に建てられたガラスばりの高層住宅、その地下に掘られた地下鉄・地下街、海の上に浮かぶ空港、どれをとっても、サンフランシスコを遥かに凌ぐ災害になるのではないかと思うとぞっとします。

なにはともあれ、地震が起こったとき、われわれになにができるか、一つだけでも、その時できることを頭にいれておきたいものです。一つは最大の災害につながる火事を出さないために火源を消すということと、十勝沖地震の体験から、情報を得るための電池式ラジオの携帯（停電が続くことがかんがえられる）を心がけておきたいと思っています。我々も、道路行政の一端に参与する者として、なにか地震対策を提言できればと思います。

（積水樹脂(株)道路資材部長）

# 時事政・経ノートから

小原陽二

## ◎ 激動する世界の潮流

このところ東欧の政情変化をはじめ、地球上のあちこちで政治の激しい動きがみられる。とくに東欧では、まずポーランドの「連帯」内閣の誕生、ハンガリー共産党の社会党への再生、東独市民の西側への大量脱出と「ベルリンの壁」の事実上の崩壊、ブルガリアの政変、そして東欧諸国の動きに対応してソ連も「同盟国の進路選択の自由」を認める意向を表明するなど。こうした一連の激動はその規模と速度において全く予想外の出来事とみられている。そして政治的变化は単に政治的にとどまらないで、経済的、文化的等々の諸面に当然影響を現わしてくるだろう点でも注目されている。つまり、それらの関係もソ連のペレストロイカ（改革）そのものがある面では社会主義の経済的行き詰まりの打解を企図するものであるとみられることと無関係ではないからである。そうした視点から考えると、アジア、アフリカ、中米等においても、とくに中国や北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）等の今後をどうみるべきか、その経済的影響については軽視できない。とりわけ天安門事件以来きしみがちな日中関係の推移については強く注目されるところだ。

12月上旬（2、3日）地中海マルタ沖で、米ソ首脳洋上会談が行われるが、第二次大戦以後の世界の枠組みが音をたてて崩れようとしている今日、新しい世界秩序を模索する同会談の歴史的意義は極めて大きい。まさに世界歴史は今また大きな転換点に差しかかっているとの実感を深くさせられる昨今である。

## ◎ 益々拡大の企業好業績

わが国の好景気はいぜん持続しており、岩戸景気、いざなぎ景気に迫る持続性といわれる。種々の景気指標をみても心配になるのは労働需給の逼迫（供給不足）と金融引締め懸念ぐらいで、さらに強いて云えば、現実の景気が良すぎるから「何時かはこの反動がくるだろう」という不安心理がつきまとうことであろう。11月中旬発表の日本経済新聞社の9月中間期企業業績集計調査（上場3月決算会社365社）をみると驚くべき好業績である。すなわち経常利益は総平均で前年同期を21.0%上回った。旺盛な個人消費と増勢を続ける民間設備投資とが強く支えたとみられている。内訳的にみると、製造業平均が19.7%増益に対し、非製造業は鉱業を除いて軒並み二桁の伸びで、28.5%の大幅増益となった。景気拡大の裾野が広がった結果とみられている。素材産業の主役鉄鋼は建設、自動車等々の需要増

大を背景に内部合理化効果をも反映して収益力を高めている。また加工業の代表電機は半導体、コンピューター等の好調で大幅な増益が続いている。なお、内需拡大の恩恵は造船、海運など、最近まで構造不況業績とみられてきた分野にも及んでいる。造船の場合、造船部門の赤字幅縮小に加えて機械など陸上部門の伸びが大きく寄与したとみられる。一方、電力、ガスや石油、紙・パルプなどは円安による原料高に苦しんでいるようだ。

来期以降の見通しについては、いぜん強気が多い。「少なくとも来年前半までは好景気は続く」とする見方が支配的のようだ。しかし高水準の企業業績の中でも漸次業種間、企業間に収益格差が鮮明化してくるのではないかとする慎重な見方も出つつあるようだ。

## ◎ 難航する日米経済問題

今日の日米経済問題を表象する日・米構造協議は9月の第1回に続いて、11月上旬ワシントンでその第2回が開かれた。協議は双方の見解の食い違いが表面化し、成果らしいものをみずに終わったようだ。来年1月に第3回目を開く予定だが、現状のような手詰まり状態が長びくと米国内の管理貿易論が高まり、事態を一層難かしくする公算も小さくない。「構造協議は長期的にはともかく、短期的には貿易赤字縮小の効果を期待できない」とする見方から管理貿易論が抬頭してくるようだ。構造改善についてはテーマと段取りをもっと整理し、実質的な協議に日・米が協力的にとり組むことを切望したい。これをゆるがせにして、管理貿易論にポイントが移るようなことになれば、見通しは極めて暗いものとなる。

最近の報道によれば米国の9月の貿易赤字は前月より21.4%と大幅かつ5年ぶりの改善を示したと。東京、NYの両株式市場はこれを好感、とくに東京ダウ平均は新高値を更新する反応ぶりだった。しかし「8月の赤字が大きかったことの反動で、平均すれば大幅に変わったわけではない」（日銀）という見方があり、また改善されたとはいえ、赤字額の50.5%を対日赤字が占めるという現実を考えるといちがいに樂觀できる状況ではない。過去2年余の米貿易赤字の推移を四半期ベースでみると、昨年4～6月期、7～9月期とも前年同期比25%前後の大幅減少、その後減少幅は次第に縮小。同比で本年1～3月期15%、4～6月期9%、7～9月期3%台まで、それぞれ減少率は縮小している。その背景に輸出の増勢鈍化とさらにその背景にドル高があるだけに問題は深刻なわけだ。

(路材協・客員、11月18日)

# 欧州交通環境視察研修旅行見聞記

神 立 敬 之

## 1. 寒さ到来が遅いのは世界的傾向

今秋、路面標示材協会が企画した欧州交通・環境関連、パブリックデザイン展視察研修旅行に参加する機会に恵まれて、英国、スウェーデン、西ドイツの3ヶ国に赴いた。英国とスウェーデン両国においては、大使館関係を通じての道路行政機関への公式訪問がプランされ、道路建設、ロードマーキングの材料と施工等の諸問題について、関係技術者から説明を受けるとともに、活発な意見交換がなされた。

公式訪問先3機関、パブリックデザイン展視察、各国交通安全施設調査など盛り沢山でかなりハードな10日間の日程であったが、情報や文献資料の収集、実情の把握などの仕事はもとより、各国の伝統と文化をかいま見るなど、参加者全員が素晴らしいチームワークのもとで、精力的、且つ、どんな活動に終始して、大いに愉快で有益な視察研修旅行であった。

秋たけなわと云うのに例年になく蒸し暑さが感じられる9月30日土曜日の午前11時30分、成田空港に集合した一行は特別待合室で結団式を行い、協会副会長、新美喜久雄氏を団長に、理事、委員、賛助会員と旅行社添乗員からなる構成メンバー総勢22名で視察団の安全と成功を誓い合った。

午後1時30分、成田空港を飛び立ちロンドンへ向け機上の人となった。機内は円高による海外旅行ブームと日本企業の海外進出を象徴するかの様に大半は日本人客で占められており、まるで国内出張に出掛ける様な感覚であった。

直行便で約12時間半夕闇迫るヒースロー空港に着陸したのは現地時間夕方の6時、日本との時差8時間遅れ(サマータイム)でなんとなく時差ボケ気味であったが気分上々の入国であった。

英国への入国手続も無事通過して空港ターミナルから専用バスに乗り、ロンドン市内サウスケンジントン地区のホテルへ直行、夕食後早速ホテル近辺を散歩する。夜の冷込みも思った程ではなくコートは必要なさそうだ。ガイドの話では、この時期としては例年より大分暖かいと云う事で、今年は春夏ともに比較的晴天に恵まれてぶどうの実りも良く、1989年産のワインは品質の良い、美味しい品種になるだろうとの説明であった。ちなみに順次赴いたストックホルムやフランクフルト滞在期間中も、旅行ガイドブックによる“この時期はコートを準備したほうが良い”との案内程の寒さにはあわず、ここへ来て寒さの訪れの遅さは、今秋の世界的な傾向なのかなと体感しながら、旅する者としては幸いな天候に感謝したものだ。

## 2. 英国の路面で目をひく粗粒砕石

最初の公式訪問先である英国運輸省道路局(Department of Transport)へは、週明け月曜日の午前中に訪れた。忙がしい時間帯にも拘わらず、2階会議室にOHPとスライドをセットし、

説明プログラムを準備のうえ、我々一同を温かく出迎えてくれた。

道路局側代表者として、道路技術部門チーフエンジニアのD. R. Pockna 1氏から、挨拶と3名の専門担当エンジニアの紹介があり、引続き、運輸省の構成、英国の道路ネットワークと道路建設の種類、道路標示と工事の各テーマについて、OHPとスライドをまじえながらの親切丁寧な説明を受けた。

英国における道路の安全性は、日本と同じ様な良い記録をもっていると言うとらえ方をしており、イギリス全土の交通事故死亡者は約5000人/年で人口比率から見ると日本とほぼ同程度か。役所としては、今後の交通量の増加を見越しながら、今世紀の終り迄にはこの死亡率を $\frac{1}{3}$ に減らす対策を講じているとの説明であり、その施策と動向は我国においても注目されよう。

一方、ロードマーキングについては、安全に道が使える事、車両の通過量を増やす等の見地から、材料の種類・性能・品質及び、維持管理、コストなど細かく説明されており、学びとる事項もあったものの、夜間視認性、すべり抵抗性についての質問に対しては、その測定方法など新規なものはない様で、我々が期待したほどの有意義な情報は得られなかった。何はともあれ、途中コーヒープレイクを挟みながら、道路局側の誠意に満ちた応接を受けた事に対して、団長から感謝の意を述べて最初の訪問を無事に終了した。

さて自由視察においては、もっぱら、道路環境やロードマーキングの実施状況など、調査がてらのロンドン市内見物であった。横断歩道にゼブラを標示してある箇所が少ないとか、黄色標示がほとんど使われてないとか、我国との違いを記録するなかで、当地のアスファルト舗装路面の碎石がやけに大つぶなのが印象的であった。そんな時にたまたま道路補修工事現場に遭遇したのでその光景を写真に撮った。英国ではロードアスファルト舗装が主流なのか、丁度、アスファルトモルタルを敷きならした上に、20～30mm大の粗い碎石を均一散布している所で、この後ローラー転圧して仕上がった路面は見るからにすべり抵抗性の良さそうな外観を与えており、日本の道路と趣きを異にしているのが観察できた。

### 3. 乗馬に興ずるヤングレディーに道を譲る

話しは前後するが、日曜日に専用バスをチャーターしてのロンドンの西約36Kmに位置する壮麗華麗なウィンザー城巡りは、モーターウェイM4号線の走行視察を兼ねて快適なツアーであった。この高速道路が片側3車線に待避車線と比較的幅員にもゆとりのある構造である事と、イギリスでは日本と同じ左側通行だった事もあってなじみ易すかったせいもあるう。

イギリスのモーターウェイは総延長2,500Kmで、主だった高速道路が無料で利用出来るのは我国の行政と大きく異なる点で、これは、スウェーデン、西ドイツにおいても同じ事であった。

ウィンザー城からの帰途、行き交う車も少ないのどかな田園風景の中を走る地方道でのこと、前方左側路側を背筋をピンと姿勢正したヤングレディー騎乗のサラブレット2騎が行くのが目に入りいった。我々のバスが馬を追越すタイミングで丁度対向バスが来ておりこちらのバスは彼女らの直後で一時停止、対向バスが通過するのを待ってから右に大きくふくらみながら2騎を左手に追越した。その時彼女らは愛嬌良くこちらを向いて右手を大きく振りながらバスの運転手に礼のジェスチャーする姿がほ

ほえましくうつり、はからずも英国ならではの伝統的スポーツとして親しまれている馬術訓練の一こまを見る思いであった。

次の公式訪問先は、ロンドンの真南50 Km程のCrawley市に所在する英国標示業協会、RMMCA (Road Marking Manufactures & Constructors Association) の主力メンバー企業のPrismo社である。

当日はロンドン市内のホテルを8時過ぎに出発した。専用バスはA3道路を南に向かって走りモーターウェイM25を経て郊外に出る。道は左右に石造りやレンガ造りの典型的な英国の高級住宅街を眺め、こんもり茂った森の木立ちを抜ける様に走って1時間半、Prismo社には約束の10時前に到着した。

RMMCAを代表しての応接者は、Prismo社海外担当ジェネラルマネージャーのD. Leech氏をはじめ技術と営業部門のマネージャーが揃って我が視察団を温かく出迎えてくれた。

説明によると、英国におけるロードマーキング関連の材料メーカーは15社、工事会社は100社のうち工事会社50社がRMMCAに加入しており、この日はPrismo社がメンバーを代表する形で我々の訪問を受入れてくれたものである。

道路局にも同行のベテラン女史通訳を介して、英国の道路標示の種類、規格・品質と技術開発、施工方法等の諸テーマについて、先の官側とは趣きを変えて、受注側として抱える問題点を提起しながらの説明を受け実に興味深かった。Leech氏の冒頭の挨拶で「今日皆様が英国の高速を走って見て、英国のロードマーキングが良くないのがわかったと思う」との発言があって、そのあとひきつづいて、「日本の道路標示の材料・テクニックなど大変素晴らしい、その秘密の要素を教えて欲しい」旨の社交辞令であったが、今回の視察を通して見た限りにおいては、確かに我が国のほうが図形の統一制、仕上りの正確さ・格好良さ等、率直に云ってまざっていると云うのが大方の実感ではなからうか。

質疑応答もひととおり終わってから、Prismo社の好意により同社試験室の見学を案内され、予定外の親切な応対に一同心から感謝の意を述べて同社を後にした。

#### 4. 湖水と森の緑に映えるレンガ色

ロンドン・ガトウィック空港から、ストックホルム・アーランダ空港へ2時間40分のフライトであったが、この機内はさすがに日本人客は少なく、北歐系の大柄な団体客との隣り合せて、我々が差し詰めはるばる東洋から来た外人と云う空の旅であった。

スウェーデンは、社会保障制度の行き渡った福祉国家として有名であり、国土は、我が国の1.2倍と云う広さの割には、850万人と人口の少ない立憲君主国である。メーラレン湖とバルト海に囲まれた14の島々から出来た街ストックホルムは、水に浮かぶ都、北歐のベネチアと称讃されている様に見ごたえのある街であった。僅か3日間の滞在でしかなかったが、中世のままを思わせるレンガや石造りの王宮、市庁舎等多くの古いレンガ色の建物が、湖の水の青さと、木々や芝生の緑と良く調和しており、高台から眺めたそれらの風景が今もって強く印象に残っている。

最後の公式訪問先、スウェーデン道路局 (Swedish National Road Administration) へは、官庁の地方分散化とかでストックホルムの北西200 Kmに位置するポールラング迄の



専用バスツアーとなった。一行はフィンランドに通じるヨーロッパ4号線を高速で飛ばし、途中大都市で知られるウプサラの街を抜けて、緑豊かな田園風景とレンガ色碎石の目立つ地方道を3時間かかっての移動であった。車窓から右側通行団の車の流れと、対向車のヘッドライト点灯走行をカメラにおさめ、モーターウェイにおけるレーンマーク設置状況など見ながら、しばし交通安全施設視察談議が交わされた。昼間でも走行中ヘッドライト点灯は15年程前から交通規則化されて、以後交通事故防止に役立っているのは広い過疎なお国柄ならではのユニークな対策と感心したものだ。

ダルラーナ州道路総局に到着すると、構内広場のポールに日・瑞、両国旗がへんぼんとひるがえるのを見て、チーフのS.Olsson氏をはじめとする関係者が待つ庁舎会議室に案内され、「日本からの視察団がスウェーデンを選んで訪れてもらった事に誇りを持っています」旨の温かい歓迎の挨拶によって、ミーティングは始まった。

スウェーデンにおける道路局組織は中央化しない形で仕事を進めている事から入り、道路舗装の種類と技術管理、標示材料と施工及び施工機械、工事規模等について、OHP、スライド、VTRの映像をまじえての説明を受けた。同国の道路網は総延長41万Km、モーターウェイ・エクスプレスウェイ1358Kmになり、人口比率から見ると高水準で整備されていると云えよう。又広い国内を能率的に作業するためレーンマーキングの自走機械化はかなりの実績がある様で、大型トラック搭載マーカーから、小型のトラクター形式のもの迄かなり技術開発が進んでいる様子がスライド説明からうかがい知れた。

ミーティングは、我々としても関心の深い材料生産量、工事発注形態など詳細な説明と、双方とも熱心な質疑応答で話題はつきず、予定時間を45分もオーバーする程であったが、別れ際に庁舎玄関前での記念写真を撮って名残りを惜んだ。

## 5. アウトバーンに我国高速道路のルーツを見る

欧州視察研修旅行も既に峠を越して、7日目の朝にはフランクフルトに向っていた。ストックホルムから空路西ドイツの金融の中心地として知られ、又、国際見本市開催都市としても有名なフランクフルトに入り、その日のうちにパブリックデザイン'89国際環境デザイン専門見本市を興味深く視察した。

会場であるメッセフランクフルトへは空港から専用バスにて直行したのであるが、場所としては中央駅から北西へ歩いて15分程でいける所であり、イベント会場として地の利の良い場所である。広大な敷地の中に大小10ホールが林立し、それぞれの建物がムービングワーク併設の長い渡り廊下で連絡している。パブリックデザイン展示会場は其中で一番奥にある出展面積15,000㎡もあるホール9に設営されており、正面入口から10分以上歩かされてようやくたどり着く様な広さになかばあきれて苦笑したものだ。

会場内には、都市近代化とアメニティソースとして展開され開発された展示品で飾られ、広場・公園・遊歩道向けのカラフルなタイルや、斬新なデザインが売り物の道路標識類はもとより、都市公共スペースの整備用に組立られたユニット、その他関連資材が多数出展されており、各社ブースを入念に見て廻った。

最後の日程はハイデルベルグへ向けて、フランクフルトから南へ100Kmの旅となった。往復と

も都市近郊道路とアウトバーンなど格好の交通・環境視察でもある。

ヒットラーの遺産といわれるアウトバーンは建設後優に50年以上の歴史があるわけだが、コンクリート舗装の広い視野は、片側4車線の車道と、3～5mの巾で緑に植栽したゆとりのある中央分離帯、外側の待避車線やガードレールなど、目に入る施設外観はそんな古さを感じさせない。専用バスの左手を高速で行き交うベンツ、フォルクスワーゲン、アウディ、ボルシェといった格好の良い車の流れが依然として良くマッチする近代的高速道路の典型だなあと実感したものだ。又この様な道路が全国的な規模の幹線交通網として早くから整備されているのであるからたいしたものである。反面一部区間を除いて速度制限規制がないので、スピードによる交通事故多発のワースト記録もある様で、西ドイツの年間交通事故死者は日本と同じ1万人前後の記録は人口比率にすれば日本の倍の確率であり、便利さと危険が隣り合せとなっているのには感心出来なかった。

我国の高速道路も昭和38年に名神高速道路、東京～尼崎間が開通して以来20数年の間に急速な発展を見ているが、その施設・外観はこちらで見ると良く似ている様で、その原型をアウトバーンに見る思いであった。

#### 6. 思い出を新たに写真交換会でしめくくる。

路面標示材協会の欧州視察団も最終日無事に解団式を終える事が出来た。今回の海外研修旅行には企画段階から旅行終了に至るまで、協会本部の今村専務理事には大変お世話になった。英国、スウェーデン両国関係機関に対する公式訪問のアプローチ、又、英国においては、政府刊行物出版センターへ奔走しての貴重な文献資料の入手等、多大なお骨折りにより、充実した研修内容とする事が出来た事はありがたく、ここに心から感謝する次第である。

世はまさに視察団ばかりであるが、当協会における公の国際交流は今回の渡欧でようやくひとつの扉が開かれた程度でなからうか。一度の接点から多くを学びとる事は難かしいが、訪問先関係機関各位から受けた技術説明や、各所で時間を延長するほど熱心な質疑応答をした中から、何か新しい情報や専門知識を得たり 又自分達の目で真実を見て歩いた結果、少なからず見識豊かになった事が視察団に参加した収穫だと思っている。

早いもので出発してから1ヶ月過ぎた去る10月31日、視察旅行写真交換会が開催された。ひさしぶりに集まった参加者皆様と今回の10日間の日程を通して、何のトラブルもなく元気で楽しく行ってこられたことに改めて感謝しながら、各自思い思いに撮影したスナップをお互いに交換し合った。自分のカメラに自分が写っているのは少なかったから、皆様から思いもよらぬ多数の写真を頂戴して大変有り難く、又、思い出を新たに語らいのひと時となった。

改めて一枚一枚の写真をながめるとき、慌ただしく駆け巡った10日間であったのに、それこそ沢山のエピソードが思いだされるが、それは又今度皆で集まった時の酒の肴にしたいと思っている。最後に英・瑞両国公式訪問先関係各位から受けた温かく誠意のこもった応接に深く感謝するとともに、団員の皆様にも視察研修旅行中終始なごやかで、和気あいあいのうち、本当に愉快地に過ごさせてもらい心から感謝を申し上げる次第であります。

( 神東塗料(株)東京建設テクノ開発部 東京路床材課長、路材協技術副委員長 )



写真-1 アウトバーンの一部（フランクフルト南方）

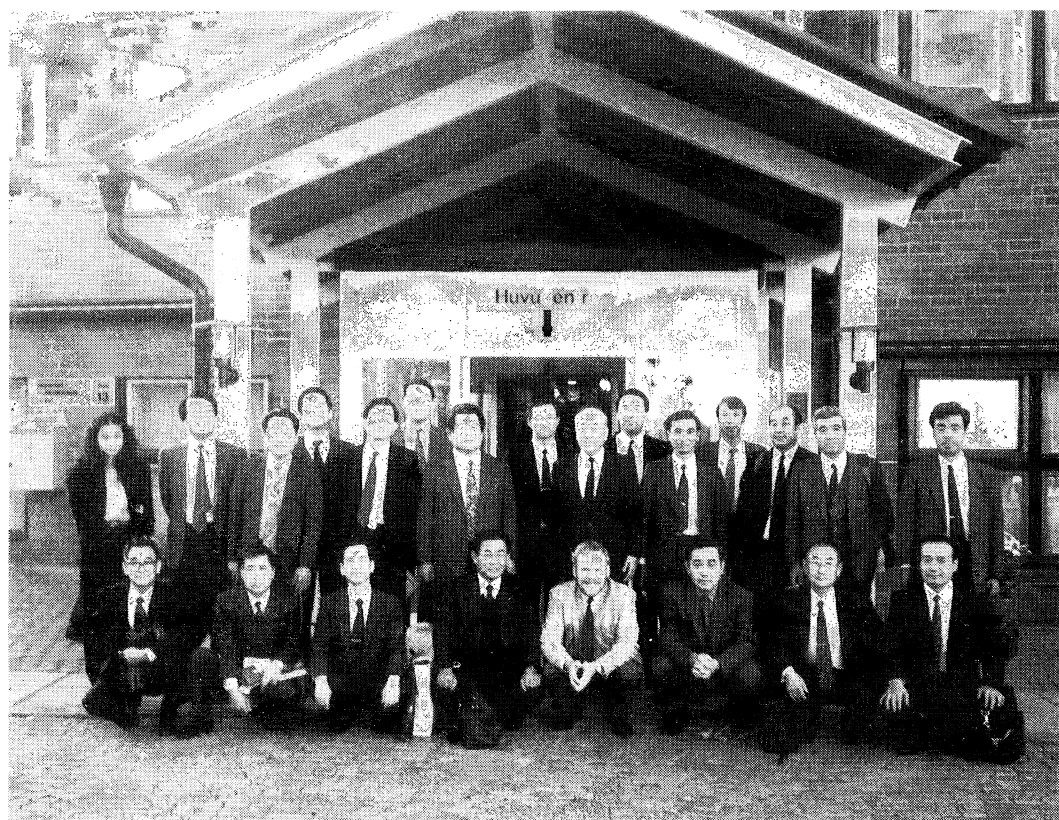


写真-2 視察団一行（スウェーデン道路局前にて）



写真-3



アスファルト舗装  
への粗粒碎石の散  
布と転圧  
(ロンドン市内)



写真-4



写真-5  
バス専用レーン  
のカラー舗装  
(ロンドン市内)



写真-6  
変わった横断標示  
と信号機  
(ストックホルム  
市内)



写真-7  
車両通行帯など  
の路面標示  
(ストックホルム  
市)

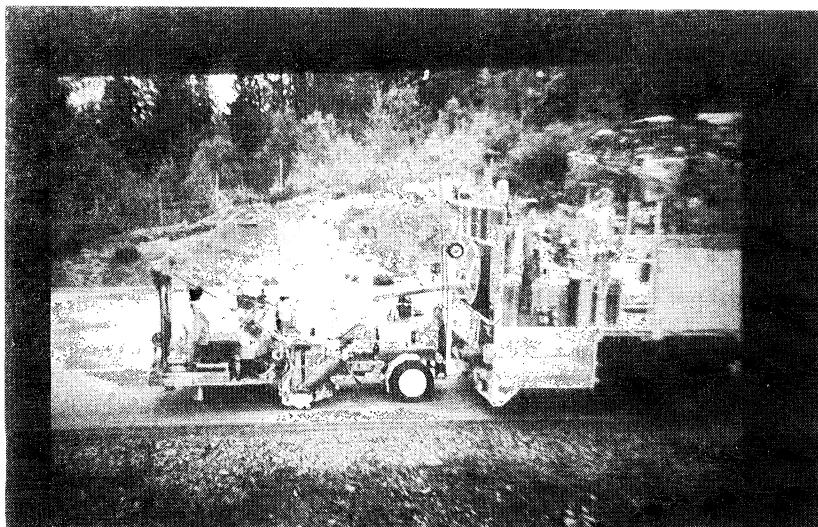


写真-8  
小型標示施工機  
への塗料補給  
(スウェーデン  
道路局でのスラ  
イド写真)

# 平成元年度版交通安全白書を読んで

鈴木 栄 光

交通事故に関する新聞やテレビのニュースに触れても他人事として無関心でいることが多い。日常茶飯事のことでもあり、悲愴感をあまり感じないのは私一人ばかりではないと思う。このことは、個々人の心の底に“自分は注意して運転しているのだから交通事故は起こさない。注意して歩けば交通事故には遭遇しない。”と言ったような過信と諦めの両方が存在しているためと思う。

道路交通事故での死者数は、昭和54年度の8,466人を底に、それまで激減してきたカーブが、一転して徐々に右上りに上昇してきていることを、交通安全対策事業に関係する一人として憂慮している。交通事故防止に対しては、国、地方団体及び民間の交通安全対策団体等が一体となっていて、諸施策を推進していることは周知のところである。

ところで、最近の交通事故が増加した原因の一つは、運転者のマナーが悪くなったことが大きいという話を時々耳にする。最近起きた暴走族と新聞記者の事件は何んとも痛ましく、激しい怒りと空しい思いが複雑に交錯した事件であった。果して、運転者のマナーが悪くなってきているのであろうか？。色々考えながら、たまたま手元にある昭和52年度版と平成元年度版の交通安全白書とを比較して、あれこれ考えてみた。

日本は交通事故の多い国だろうか？。主要5ヶ国の道路交通事故者数を比較してみた。

統計数字に対しては色々な解釈ができると思うが、単に死者数を比較するだけでは必ずしも当を得ていないと思う。欧州運輸大臣会議で用いられた事故死者換算値を以て示された数値による表1ではあるが、表1の⑥/④(昭和62/昭和46比)の交通事故死者数は西ドイツに次いで少なく、人口10万人当りの死者数及び自動車1万台当りの死者数等では日本は優等生である。これらは、直接的な交通安全対策はもとより、学校や職場での教育、指導、救急体制の整備など、総合的な対策の結果もあろう。アメリカは人口当りの車の保有台数は多く、“道路延長当りの保有台数”は少ない。道路も整備されている割には、自動車による事故死者数が多く、減少率も低い。道路を整備すれば交通事故は増えるのであろうか？。決して、そのようなことはないはずである。高速道路は自動車専用道路であり、一部の例外を除き、交通の流れは分離されている。日本における“1億台走行台数キロ当りの人身事故”は、高速道路では10.1件に対して、その他の道路では152.2件であり、その割合は15分の1であり、はるかに少ない。しかしながら、高速道路はわずかなミスでも重大事故に結び付きやすく、死亡事故率(死亡事故件数×1,000/人身事故件数)は43.7で、一般道路の16.1に比べ約2.7倍となっているので、単なる人身事故件数とは分けて考えるべきであろう。

交通事故死者数を年齢別に見ると、気になる暴走族の年齢層である15、16～24才の交通事故死

表 1. 主要国との交通事故死者数の比較

項 目		良い順位				
		1	2	3	4	5
1. 交通事故死者数 事故発生後30日以内の死者換算値で示したものの	S 46 ⑥	7,699人 イギリス	17,506 フランス	18,753 西ドイツ	21,161 日 本	54,686 アメリカ
	S 62 ⑦	5,125人 イギリス	7,967 西ドイツ	10,742 フランス	12,151 日 本	46,056 アメリカ
	⑦/⑥	42.5% 西ドイツ	57.4 日 本	61.4 フランス	66.6 イギリス	84.2 アメリカ
2. 人口10万人当りの死者数	* 1	8.4人 日 本	9.1 イギリス	13.1 西ドイツ	19.1 アメリカ	19.8 フランス
3. 自動車1万台当りの死者数	* 1	2.3人 イギリス	2.3 日 本	2.7 西ドイツ	2.7 アメリカ	3.9 フランス
4. 走行キロ数当りの死者数 (人/億台km)	* 1	1.5人 アメリカ	1.6 イギリス	2.0 西ドイツ	2.2 日 本	2.8 フランス
5. 人口千人当りの保有台数	* 1	0.71台 アメリカ	0.50 西ドイツ	0.48 フランス	0.41 日 本	0.39 イギリス
6. 道路延長当りの保有台数 (台/km)	* 1	28.7台 アメリカ	33.5 フランス	45.2 日 本	55.8 イギリス	55.8 西ドイツ
<p>* 1 図表からの換算値(1987年の数値である。ただし、アメリカの数値及び西ドイツの道路延長当りの自動車保有台数の数値は1986年のものである。)</p> <p>注) 1. 表1、1項の死者数の定義は事故発生後30日以内の死者数である。ただし、フランス及び日本では死者数の定義がそれぞれ6日以内、24時間以内となっているため、フランス及び日本の数値については、欧州運輸大臣会議等で用いられている換算係数(6日以内及び24時間以内の死者数を30日以内の死者数に換算する場合はそれぞれ1.09倍、1.30倍する。)を用いて30日以内の死者数に換算した値である。警察庁資料による死者数は、昭和46年16,278人、昭和62年9,347人となっている。</p>						

は、死者数及び人口構成比率とも各国に比べて少ない。各国とも年齢別交通事故死者数の人口構成は同様な傾向を示しているが、日本は25～65才の働き盛りの年齢層が高い。表2の“状態別交通事故死者数”の構成では、各国とも四輪車による死者数が圧倒的に多い。死者数の減少率（表2の⑥/④比）では、各国とも二輪車による事故死の減り方が少なく、西ドイツやアメリカは逆に増加しており、イギリスや日本でもその割に減少していない。

日本における自動二輪乗車中の若者の死亡事故について見てみると、昭和54年の478人に対し、昭和63年は1,214人と約2.5倍に増加している。保有台数当りの状態別交通事故死者数は、昭和63年度の死亡事故では、四輪車の場合0.7人/1万台、二輪車の場合で9.7人/1万台となり、二輪車による死亡事故は四輪者の実に13.9倍に達している。すべてを暴走族と結び付けて考える訳にはいれないが、24才以下の若者の割合が6.1%を占めている。なお、60才以上の割合は14.5%であるが、大半が原動機付自転車による事故である。自動二輪車を中心とした若者及び高齢者の事故防止については、交通安全白書の中でも重要課題として位置付けられているが、大切なことは、運転者自身の安全運転と一般ドライバーの思いやり運転であろう。二輪車側から見れば、普通乗用車もダンプカーも大型貨物自動車も変わらないのである。

一頃、ダンプカーや大型貨物自動車は交通マナーの悪い車の代表であったが、昭和63年度の交通取締りの検挙件数は昭和51年度と比較して半減している。なお、全体的な検挙件数は12%程度の減少であるので、倍増している自動車の保有台数を考慮すると、必ずしも、交通マナーが低下したとは言いきれないように思われる。しかし、信号無視、酒酔い・酒気帯び運転、整備不良車両運転等の違反件数が増加していることは重大な問題である。一部の心ないドライバーによって、全体の交通マナーが低下しているように見られるのではなからうか。信号無視は通常は善良と思われる人でも信号が黄色になると、急いでアクセルを踏むといったケースもあり、是非ともなくしたいものである。

交通安全施策の大きい柱の一つとして「交通安全思想の普及徹底」が挙げられている。生涯にわたる交通安全教育の推進として、幼児、児童、生徒に対する交通安全教育指導のほか、教職員の研修会、家庭、地域における安全教育、広報活動、民間団体の育成指導等、これらの多くの施策は大変結構なことであると思っている。また、横断歩道や信号機などの安全施設関係もかなり整備されてきている。

車は今後も増え続けるのは確実である。西ドイツのように、大型二輪車の免許取得可能年齢を18才から20才に引き上げるといったような大胆な施策を取り入れたとしても、交通事故の大幅な低減はむずかしいと思われる。交通安全対策にとって最も大切なことは、当り前のことではあるが、我々一人一人が他人に迷惑はかけないということ、従来にも増して意識し、努力することである。

以上



表 2. 年齢別、状態別交通事故死者数

項 目		良い順位						
		1	2	3	4	5		
1. 年齢別交通事故 死者数と人口構 成比	14、15才 以上	死 者 数	390(人) 西ドイツ	415 イギリス	528 日 本	614 フランス	3,178 アメリカ	
		人口構成比	15.1(%) 西ドイツ	19.2 イギリス	21.1 フランス	21.2 日 本	21.6 アメリカ	
	15、16才 ～24才	死 者 数	1,517 イギリス	2,653 西ドイツ	3,041 日 本	3,190 フランス	14,830 アメリカ	
		人口構成比	13.4 日 本	15.5 フランス	16.2 アメリカ	16.4 イギリス	16.7 西ドイツ	
	25才～ 65才	死 者 数	1,999 イギリス	3,322 西ドイツ	4,396 日 本	5,481 フランス	21,923 アメリカ	
		人口構成比	49.2 イギリス	50.1 アメリカ	50.4 フランス	53.3 西ドイツ	54.2 日 本	
	65才以上	死 者 数	1,069 西ドイツ	1,189 イギリス	1,622 フランス	2,369 日 本	5,895 アメリカ	
		人口構成比	11.2 日 本	12.1 アメリカ	13.1 フランス	14.8 西ドイツ	15.1 イギリス	
	2. 状態別交通事故 死者数 (その他は削除)	歩 行 中	S 45 ㉠	2,925(人) イギリス	3,202 フランス	5,935 日 本	6,065 西ドイツ	8,947 アメリカ
			S 61～63㉡	1,648(人) フランス	1,689 西ドイツ	1,702 イギリス	2,969 日 本	6,770 アメリカ
			㉡/㉠	27.8(%) 西ドイツ	50.0 日 本	51.3 フランス	58.2 イギリス	75.7 アメリカ
		自 転 車	S 45 ㉠	375 イギリス	737 アメリカ	797 フランス	1,843 西ドイツ	1,945 日 本
S 61～63㉡			282 イギリス	384 フランス	733 西ドイツ	921 アメリカ	1,065 日 本	
㉡/㉠			39.8 西ドイツ	48.2 フランス	54.8 日 本	75.2 イギリス	125 アメリカ	
二 輪 車		S 45 ㉠	765 イギリス	1,555 西ドイツ	2,263 アメリカ	2,934 日 本	2,947 フランス	
		S 61～63㉡	723 イギリス	1,502 フランス	1,804 西ドイツ	2,555 日 本	4,467 アメリカ	
		㉡/㉠	51.0 フランス	87.1 日 本	94.5 イギリス	116 西ドイツ	197 アメリカ	
四 輪 者		S 45 ㉠	3,360 イギリス	5,616 日 本	7,968 フランス	9,654 西ドイツ	39,786 アメリカ	
		S 61～63㉡	2,409 イギリス	3,724 日 本	4,430 西ドイツ	7,322 フランス	32,331 アメリカ	
		㉡/㉠	45.9 西ドイツ	66.3 日 本	71.7 イギリス	81.3 アメリカ	91.9 フランス	

表3. 交通取締り(送致、告知)件数

項 目		年 度	S 5 1 ㉔	S 6 3 ㉕	㉕/㉔	
1. ダンプカー 交通違反取締り (送致、告知) 件数	使用 者 数		1 0 9.7 0 6 人	8 0,8 0 0 人	7 3.7 %	
	検 挙 件 数 合 計		1 0 6,7 1 0 件	5 2,9 3 5 件	4 9.6	
	主 な 違 反	積 載 重 量		3 2.4 2 6	1 8,2 0 6	5 6.1
		最 高 速 度		2 8,1 2 5	5,8 0 3	2 0.6
		転 落 防 止 装 置		5,7 6 0	1,9 4 8	3 3.8
		信 号 無 視		5,1 9 1	2,2 9 4	4 4.2
		整 備 不 良		3,6 1 9	1,8 2 8	5 0.5
		一 時 停 止		3,4 1 8	1,1 5 8	3 3.9
		追 越 し 禁 止		5,1 2 4	9 8 5	1 9.2
2. 交通取締り (送致、告知) 件数ほか (注) ダンプカーを 含む。	自動車保有台数		3 0,9 0 0千台	7 3,6 2 0千台	2 3 8	
	普通免許保有者		2 5,6 4 8千人	4 6,1 7 8千人	1 8 0	
	検 挙 件 数 合 計		1 0,3 8 8千件	9,1 5 3千件	8 8.1	
	主 な 違 反 ( 内 構 成 比	最 高 速 度		4,9 8 5千件 ( 4 2.1%)	3,2 8 4千件 ( 3 0.0)	6 5.9
		駐 停 車		1,9 3 7 ( 1 6.4)	2,4 4 7 ( 2 2.3)	1 2 6
		通 行 禁 止		1,0 2 7 ( 8.7)	8 0 7 ( 7.4)	7 8.6
		一 時 不 停 止		7 1 2 ( 6.0)	7 6 5 ( 7.0)	1 0 7
		追 越 し 通 行 区 分		6 3 4 ( 5.4)	5 6 8 ( 5.2)	8 9.6
		信 号 無 視		4 1 7 ( 3.5)	5 4 5 ( 5.0)	1 3 1
		酒 酔 い 酒 気 帯 び		2 9 5 ( 2.5)	3 7 1 ( 3.4)	1 2 6
		整 備 不 良		1 5 0 ( 1.3)	1 9 6 ( 1.8)	1 3 1
無 免 許 運 転			2 3 1 ( 2.0)	1 7 0 ( 1.6)	7 3.6	
ひ き 逃 げ		3 0,4 5 3件	2 6,3 7 9件	8 6.6		

表4 交通安全施設関係整備状況

項 目		年 度	S 5 0 ①	S 6 2 ②	②/①
道 路	一般道路延長 (舗装率)		1,076,246 km (34.4%)	1,098,931 (65.4)	102% (190)
	高速道路延長 (舗装率)		1,915 (100)	3,910 (100)	204 (100)
救急車ほか	救急自動車保有台数		2,920 台	4,443	152
	交通事故出場件数		306,659 件	560,932	183
	救急指定病院数		2,924	4,117	141
安 全 施 設 関 係	公安委員会分	交通管制センター	-	74	-
		信 号 機	55,630 基	124,603	224
		道 路 標 識	4,252,504 枚	10,378,881	244
		横断歩道	335,123 本	745,351	222
		実線標示	38,695 km	108,939	282
		図示標示	1,090,882 個	3,416,607	313
		道路管理者分	歩 道	41,738 km	80,363
	自 転 車 道		10,558 km	58,499	554
	横断歩道橋		7,913 箇所	10,330	131
	地下横断歩道		1,161 箇所	2,375	205
	道 路 照 明		833,287 基	1,754,567	211
	道 路 標 識		851,100 本	1,608,084	189

引用文献

1. 昭和52年度版交通安全白書 大蔵省印刷局発行
2. 平成元年度版交通安全白書 大蔵省印刷局発行

(日立化成工業(株) 山崎工場レンジ部第一課、路材協・技術委員)

## 東亜ペイント株式会社

### 【会社の概要】

設立	1915年12月21日(大正4年)
資本金	10億円
年商	226億(昭和63年度)
会社代表者	代表取締役社長 渡邊謙輔
従業員数	484名(平成元年4月現在)
本社	大阪市北区堂島浜2丁目1番29号(古河ビル)
工場	大阪工場、伊賀工場、茨城工場、九州工場、倉敷工場
事業所	東京支店、名古屋支店 北海道営業所ほか全国21営業所 駐在員事務所 千葉、浜松、津、姫路 研究所 大阪、茨城 サービスステーション 札幌、富山、仙台、名古屋、大阪、福岡他6ヶ所 系列販売会社 東京トーマペイント販売㈱ 名古屋トーマペイント販売㈱ 大阪トーマペイント販売㈱
事業内容	塗料全般、接着剤、合成樹脂加工剤の製造・販売、塗料関連 設備及び機器類の販売、塗装工事請負等

### (2) 沿革と現況

大正4年12月	飯田連庫氏により現大阪工場所在地に東亜ペイント製造株式会社を創立。
昭和3年8月	アメリカ最大の塗料メーカー シャーウィンウイリアム社と技術提携。
昭和24年6月	東亜ペイント㈱と改称(現商号)
昭和36年5月	伊賀工場開設
昭和45年4月	茨城工場開設
昭和54年1月	台湾に合弁会社設立
昭和60年9月	大韓民国に合弁会社設立
昭和61年4月	九州工場開設
平成元年2月	倉敷工場開設

東亜ペイントは全国主要都市に支店、営業所、出張所、サービスステーションを設置、販売サービスのネットワークシステムを年々拡充させることにより、様々な要望に即応できる体制を整えています。世界的には、船舶塗料の相互供給組織であるトランスオーシャンマリンペイントアソシエーション(TOMPA)に加盟。さらに国際化時代に対応すべく、米国、欧州、東南アジアの企業との技術販売提携にも積極的に取り組んでいます。

## 鮮やかに描いてゆきます (色)・(未)・(来)

をキャッチフレーズに東亜ペイントは夢ある未来を見つめ続けて行きます。

### (3) 道路塗料部門

当社の路面標示用塗料の発売は、昭和28年山一印△印トラフィックペイント白・黄(常温用汎用塗料)を皮切りに、名神高速道完成によるモーターゼーションの開幕に合わせ昭和37年トアライナーP#1000・トアラインマーカー1号機製作販売(エアレススプレー)、昭和38年溶融材トアライナーMRを生産販売するに至りました。当時は伊賀工場を中心としたものでしたが、現在では伊賀(三重)・茨城・九州の3工場を稼動中でそれぞれJISの認定工場です。

道路塗料の主力製品としては下記の種類を販売、市場ニーズにかなうメーカーとして今後とも努力します。

＜路面標示用塗料＞	トアライナーMR (溶融型)
	トアライナーP#3000 (加熱型)
	トアライナーP#600 (常温型)
＜塗布式カラー舗装材＞	トアカラーライナー (溶剤型)
	トアカラーライナーE (水性型)
＜塗布式すべり止舗装材＞	トアガードライナー-道路用
	トアガードライナー-鋼板用
＜視線誘導塗装＞	トアカベピカ (塗布式)
	トアデリシート (貼付式)
＜施工機＞	トアラインマーカー 全般

## 湘南化成株式会社

### 【会社の概要】

設 立	昭和61年4月29日
資 本 金	1,000万円
年 商	8億円
会社代表者	取締役会長 桑山 晴義, 取締役社長 島下 照男
従業員数	10名
本社、工場	神奈川県横浜市戸塚区上矢部町3537-8
事業内容	区画線、道路標示用塗料の製造並びに販売

### 沿 革

昭和61年 4月	中央塗料工業(株)の溶融材の製造部門として湘南化成(株)を設立
昭和61年 9月	湘南化成(株)の溶融材製造プラント完成と同時に生産開始
昭和62年10月	日本工業規格表示許可 (387067号)
昭和62年11月	JIS K 5665 3種1号/2号を表示した製品の製造開始
平成 1年11月	湘南化成(株)材料販売部を設立と同時に販売活動の開始

### 社 是

当社は製造する製品 J I S K 5 6 6 5 路面標示用塗料(溶融)

3種の最高品質、最先端技術の追及を日々努力し、安全操業の下で品質の安定と品質の向上を社員一人一人が心掛けています。また、生産と経営の合理化と、使用者が安心して使用出来る品質保証の長い製品の製造を目的とし、併せて、地域社会との協調を図って社会の発展に少しでも寄与することを社是としています。

製品の種類

路面標示用塗料

サンライン3種1号 白、黄色

( J I S K 5 6 6 5 3種1号 )

サンライン3種2号 白、黄色

( J I S K 5 6 6 5 3種2号 )

サンラインヒート

( J I S K 5 6 6 5 3種1号/2号 )

サンラインカラー

赤 淡/濃

緑 淡、中、濃

青 淡/濃

茶 淡、中、濃

黄 淡、中、濃

( それぞれ1号タイプ  
2号タイプ 規格外  
とご注文に応じます )

サンラインプライマー 社内規格

サンラインシンナー 社内規格

サンラインペイント №2000 白、黄色

( J I S K 5 6 6 5 1種 )

サンラインペイント №1000 白、黄色

( J I S K 5 6 6 5 2種 )

## 事務局便り

1. 会員会社に関する分
  - アトム化学塗料㈱の業務委員山田耕一氏は、大阪支店から本社の道路第一部三課長に異動されました。
  - 大崎工業㈱の技術委員山本一志氏は、路材部技術課長から路材部次長（技術グループ）になりました。
  - 大日本インキ化学工業㈱の化成品事業部は、ダイヤルインの導入で、当協会関係の電話は(03) 278-0122（顔料第一担当）です。
2. 賛助会員に関する分
  - 東邦顔料工業㈱の協会関係担当代表、営業部長松田司氏は取締役役に就任されています。
  - ㈱トーケムプロダクツのFAX番号は、10月の新会社発足により(03)5687-4186に変更となりました。
3. 業務委員会では、地区委員会を通して全国需要調査を行い、その集計を地区ごとにして本部へ報告中です。できるだけ年末までには本部集計をまとめ上げる予定です。
4. 技術委員会で検討を進めている技術解説書の改訂は、いよいよ一次段階の大詰めになれるよう11月も全力投入中です。文章の一字一句にまで審議することもあり、技術委員各氏には大変な努力を願っています。
5. 年度計画の欧州視察研修は、9月30日から10日間、会員各社の幅広い参加とご協力が無事、実施することができました。その概要は見聞記の形で、技術副委員長の神立敬之氏から本号会報にご投稿をいただきましたが、市場情報や技術的事項については、参加された各社でまとめと活用を願えるものと存じます。（事務局でも、今回は協会として残すべき一つの記録としての要約をしておくことにいたします）。
6. 秋のセブラス会ゴルフコンペは、11月10日伊豆大仁CCCで第30回記念を行い、これまでの最高28名が参加しました。

## 余滴

新しい年号の平成を迎えて、年初からあれこれとニュース性に富んだその1年間が、間もなく1か月で終りとなります。そして偶然にも、ここ何十年が続いた世界の大きな体制が、まさに新しい変化を始めている様です。社会的には、すべてが21世紀へ向けての準備段階に入っているのかも知れません。個人の段階も、この早い社会のテンポに遅れないよう、よく耳を立て、目を開き、においを感じとらねばなりません。仕事に追われる日々から、いかに自分の時間をひねり出すかが、まず感度を高める第一歩かも知れません。

さて、今回の会報は、技術委員投稿を定例どおり頂いたのでありますが、正面からの技術報告的なものはありませんので、巻頭文以下全体を、ずーっとお読み頂ければよろしいのではないのでしょうか。そして、「へーん、なるほど」と感じられるものがあれば、編集子は幸いに存じます。 (I)