



# 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

業界を取り巻く最近の環境から.....	事務理事 今村 晴知.....	1
時事政・経メモから .....	小原 陽二.....	4
危険物運搬容器（金属製18ℓ缶）について.....	三浦 真咲.....	7
見てある記 ソ連交通事情.....	正田 邦之.....	12
道路標示黄色のチェック（第16回）.....	路材協・技術委員会.....	22
会員会社プロフィール⑱	セイトー株式会社.....	25
<b>事務局便り</b> .....	<b>余滴</b> .....	27 28



## 業界を取り巻く最近の環境から

専務理事 今村 晴知

昨年の秋深まるときから急転回を始めた東欧情勢の激変で、世界は緊張緩和、乃至は米ソ両大国の「対立から対話への転換」を軸に、一つの安定化へ移行しか

けていたのですが、今年8月初旬に突如発生したイラクのクウェート侵攻に端を発する中東情勢の緊張が、今年の暑さを一層助長したようでもあります。

また、日米間では、それらの政治的状態とは別に、産業構造協議とやらのたび重なる“議論”の中で暑いやりとりが演ぜられ、今なお幾多の構造問題が横たわっているようです。しかし、ともかくも、今年7月までの約10か月間にわたる一応の決着では、今後10か年間で、過去10年間の実績に比し1.5倍以上にも当る430兆円の総括的な公共事業投資を行うものと合意されたわけでもあります。

そして、その投資内容については、米国ならずとも、我が国の大ぜいの人がどのような中味で事が進められていくのか、高い関心を持たれているものであります。とりわけ、道路の建設・維持や交通安全などの関連として、公共事業の一端にかかわり合いをもっている路材業界の我々にとってはなおさらのことです。

また、71兆円余りとされている来年度予算概算要求基準（本年度当初予算比で約7.4%増の伸び率）では、「生活関連重点化枠」を別途浮かび上がらせて、各省庁がその予算確定に調整作業をしていると聞きます。例えば、建設省は同枠2,000億円の内訳として、8月現在、下水道590億円、道路530億円、住宅460億円、河川280億円、公園100億円、再開発40億円の如くとしています。建設省の公共事業予算では、4割強を占める道路や2割強の河川が中核となっていることからみれば、この生活関連における枠内順位は、また一つの行政姿勢の表われでもありましょう。

一方、交通安全の面から、2年前に1万人を超えた交通事故死者数が、今年の年間予想数として、昨年並み又は僅かながらも多くなるだろうとの見込みが出されていることは、まことに残念であります。“交通戦争”の名の下に、その減少対策が昨年末以来、あれこれ行政筋で立てられてきておりますが、本当に総合的な諸対策が併行してなされないと、根の深い難しい性質だけに減少しないかも知れません。

想えば、20年前頃に16,765人もあった交通事故死者数は、それからの10年間で8,719人と約半分に減少したが、その間、自動車社会へのめざましい移行に対応して、路面標示や道路標識の保有数増大が積極的に行われ、当時は予算面でも十分な配慮がされたように思います。おかげで今日、欧米に劣らぬ道路交通の安全

対策の視覚的一面が維持できていると考えます。しかしながら、我が国における道路の性状（国土形状や風土にも基因する道路の幅員・舗装率その他）や、せっちなドライバーの多さなどの特徴から考えると、その対応や制限に、交通工学的検討がまだまだ継続必要であり、また、効果が期待できる方式の試行や採択には存分の措置ができるような、交通安全対策関係費の基本的増枠予算化がさらに期待できないものかと思うものであります。

ただ今、業界では工業技術院指導の下に塗料J I Sの全面的な見直し（塗料規格改正原案作成化）が逐次、急ピッチで進められており、「路面標示用塗料」も今年度の検討対象品目にとり上げられています。工業標準規格の国際化という見地から、また使用目的からの立場で、品質に関する試験項目や規格値を検討するものであり、路面標示用塗料では夜間視認性とすべり摩擦性が特に論点になっています。実際には、測定条件、測定機械、測定方法などに極めて難しい問題があり、簡単にまとめ得られないようですが、これを契機に、標示材料の機能アップに一層の進展を考える時期であろうかと考えます。

ところで、今年に入ってこの半年間に原材料や運賃の値上がりが次々に行われており、我々、標示材料のメーカーにとって重大な問題となっております。さらに消防法改正に伴う危険物の規制に関する規則等の5月施行や、石油、ナフサなどの影響で、金属及びプラスチック容器の値上げも始まっており、経営合理化による企業内努力で全てをカバーしきれるとはいえない甚だきびしい状況にあります。

一方、路面標示の材料は、いわゆる建設分野が対象の施工がらみのものであり、最近、施工関係での熟練度合を含めた人手不足問題に影響されることもあります。そして相変わらず春季集中型の生産からは抜けきれておらず、また就労休日の波で、人件費の上昇も響いております。できれば、予算の執行は場所、工期などをにらんで、少しでも年間平準化に近づくよう側面からも希望するものであります。

以上、我々業界の周辺環境についてあれこれ申し述べましたが、今の困難な時こそ、智恵と努力の限りをつくして、我々会員は交通安全対策事業の成果に向けて一層役立ちたいと思うものであります。

# 時事政・経メモから

小原陽二

イラクのクウェート侵攻から1カ月余を経過した中東問題は、国連をはじめ、関係主要国首脳らによる解決努力が続けられているが、まだ明るい見通しは容易に立ちそうにない。しかし米・ソ二大国がヘルシンキ首脳会談（9月中旬）で「国連決議の線で、経済制裁の協力実行と政治的努力によって協調する」ことを確認したのは力強い見通しを誘導しつつある。武力の配備状態等からすれば、まさに一触即発の状態にあるといわれるが、より早期平和的解決の実現を期待する以外に何もものもない。米・ソの協調努力が基本的に持続される限りその実現可能性は低くはない。ともあれ、中東問題については事柄の重大性から考えて、軽率な判断や予測を戒め、慎重に事態の推移を見守るのが適切といわざるをえない。多くの経済問題も直接、間接この成り行きと深くかかわるのはいうまでもない。

## ◎ 労働力の不足

### (I) 経企庁等の調査にみる

最近とみに叫ばれている国内経済問題の一つに労働力不足がある。例えば過般発表された経企庁の調査研究報告（昨年末現在、全国4,500社対象）によると、景気拡大が続くなかで労働力需給は逼迫し、70%強の企業が人手不足に悩んでいる。とくに常用雇用者の不足が深刻で、企業は中途採用の拡充や年間休日・休暇日数の増加等によって人集めの促進を計ったり、他方省力化投資などに注力するなどして対応に苦心している。しかし同報告は今後も労働力需給の緩和は期待薄で、高齢者や女子の労働力活用が不可欠になると判断している。

また労働力不足が人件費の増加に繋がっていると答えた企業は全体の34%に上り、これらの企業について価格転嫁の点を調べたところ、①転嫁可能で、すでに必要に応じて実施しているが13%、②可能だが、生産性向上で吸収しているが8%、③取引先との合意がえられず困難しているが61%となっている。

労働需給の長期的展望としては、人口増加の低下などから供給不足は基調的に続くともみている。労働条件の改善は、例えば比較的立ち遅れている中業企業分野とか、いわゆる3K（危険、汚い、きつい）業務分野等においてとくに急ぐ必要があると指摘されている。

ところで、9月中旬に発表された日銀短観（企業短期経済観測調査）の8月分によっても、似たような結論が報告されている。すなわち景況観については、中東情勢の緊迫化や原油価格の上昇にも拘らず企業態度はいぜん強気で、製品値上げ意向の強さを示す“製品価格判断指数”の「上昇」超過幅は10年ぶりの高さを示したという。「景気は腰折れよりも、むしろ物価上昇への注意が一層重要になった」としている。

一方、かかる好況持続の反面、企業の人手不足感は一段と深刻化しており、全国企業の雇用指数のマイナス数値は41で過去最高（今年2月調査時のマイナス40）を更新している。

## （Ⅱ）上場会社管理職の意識変化

民間の調査会社、リクルート・リサーチが首都圏在住の上場会社管理職（課長以上）を対象に意識調査を行ない、1,063人からえた回答（平均年齢45.1才）の結果によると、注目すべき点が少なくない。まず「会社や仕事について平素どう感じているか」については、「自分の先がみえたような気がする」が65%。出世については、大きな飛躍を期待していない人が大部分を占めた。また「経営者に恵まれているか」については、「いる」が52%と辛うじて半数強、だが「いない」が47%もいて、経営者に安心を許さない面が強い。自分の会社を高く評価しない人が意外に多い、反面で、「自分自身の能力」については、「会社の期待に十分こたえている」が83%、「社内で認められる仕事をしている」も83%、「部下の信頼が厚い」が81%と、いったいに自信家の多いのが目立つ。こうした結果、「自身の転職の可能性」については、51%と過半が可能性を認め、「全くない」の40%を大きく上回っている。日本的な終身雇用制もいわゆる中年層に至ると、かなりきびしい事情変化を示唆している点が見逃せない。転職の動機としては、「出向被命」（30%）、「子どもの独立」（16%）、「転勤」（12%）、「住宅ローン完済」（3%）などとなっている。

## （Ⅲ）労働省の雇用動向調査

過般、労働省が発表した“平成元年雇用動向調査結果”によると、昨年1年間に就職（転職を含む）、退職をした労働移動者は651万人で、前年比4.8%の増、1970年以来19年ぶりの高水準。これが常用労働者に対する割合である労働移動率は22.5%で、15年ぶりの高率となった。同省は「好景気と人手不足を背景に労働者の移動が活発だったため」と説明している。とくにパートタイマーの女性や高齢者の活用が増え、他面20才代後半から30才代前半の転職が活発化したためともみている。

就職者は前年比0.9%増の459万人で、性別では、男性は若干減少したが、女性は2.4%増えた。女性は過去1年間に就業経験のない一般未就業者の就職が3.3%増の79万人で、女性労働者の掘り起こしが盛んだった。またパートタイマーが7.8%増の101万人、さらに60才以上の高齢者が11.6%増の12万人で、女性と高齢者の就職が人手不足緩和に寄与したことになる。これらを企業規模別にみると、従業員1,000人以上の事業所では12.5%増えたが、30人～299人の事業所では減少を示し、大企業偏重の増加が明らかである。なお、5人～29人の事業所では若干増加はしたが、パートタイマー依存が大きい。

## ◎ 労働力不足の背景諸事情

### （Ⅰ）世帯家族数3人を割る

労働需給における供給不足の背景には種々の事情が考えられよう。例えば、経済的事情や非経済的事情、社会的事情や非社会的事情、あるいは短期（一時的）事情や長期的事情等々。

まず注目されるものとして自治省発表による全国人口・世帯数等の調査（平成2年3月末現在）がある。それによると、わが国の総人口は1億2,274万5千人で、出生数の減少により前年比40万9,639人、率にして0.33%の微増にとどまり、増加数、増加率ともに67年調査開始以来の最低を記録した。この結果、一世帯当たり平均家族数も2.98人に落ち込み、初めて3人を割った。大都市圏（東京、名古屋、大阪）の人口は総人口の45.7%（5,608万7千人）を占めるが、東京都だけの人口は3年連続の減少、東京圏でみても増加率は0.76%と減速している点が注目される。一世帯当たり家族数の多いのは山形（3.69人）、富山、福井（ともに3.59人）で、少ないのは東京2.41人、鹿児島、北海道（ともに2.69人）である。

## （Ⅱ）出生率最低（生涯1.57人）

厚生省調べの平成元年人口動態統計によると、一人の女性が一生のうちに生む平均子供数（合計特殊出生率という）は1.57人に落ち込み、1966年の丙午（ひのえうま）年以来23年ぶりに史上最低記録を更新したという。出生数や人口千人当たり出生率もともに最低記録の更新である。女性の晩婚化や未婚率の上昇などが主な原因であるのはいうまでもない。

合計特殊出生率が2.1を割ると、人口の減少が始まる。日本では47年に4.54だったが、60年2.0、その後一時持ち直したが、70年代以降徐々に減少、80年代に入って次第に落ち込みが顕著になっている。わが国の少産化問題は一段と深刻な状況を迎えつつある。児童手当の増額をはじめ、共働き女性でも出産し易い労働環境づくり等々の整備が急がれよう。

## （Ⅲ）長寿、高齢化時代への対応

過般、厚生省発表の昨年10月末現在の日本人の“簡易生命表”（人があと何年生きるかを示す「平均余命」を各年齢別に示した一覧表で、零歳時の平均余命を「平均寿命」という）によると、日本人の平均寿命は男が75.91才、女が81.77才で過去の最高を記録、世界最高を維持したという。高齢者の死亡率低下が大きく影響したとみられ、日本社会の高齢化がさらに進んでいることを明示している。前掲人口動態統計の所見で厚生省は、このまま上述のような人口諸事情が進むと、今世紀中に子供人口（14才以下）が老人人口（65才以上）に追い抜かれる可能性があり、世界に例のない速度で進んできた日本の高齢化に、さらに拍車がかかる。と同時に、医療、年金、福祉などのみならず、経済、労働面への対策としても本格的対応を迫られることになるといえよう。

今次発表の長寿番付（厚生省）によると、この9月末までに100才以上になる老人数は、昨年より220人増の3,298人となり、昭和46年以来続いている最多記録を今年も更新する。むろん、このこと自体「芽出たいこと」には変りない。

（9月12日、路材協・客員）

# 危険物運搬容器（金属製18ℓ缶）について

三浦真咲

## はじめに

今般、消防法の改正に伴い、「危険物の規制に関する規則（以下危規則という）」及び「危険物の規制に関する技術上の基準の細目を定める告示（以下危告示という）」が改正されて、危険物運搬容器の安全性能基準が定まり、平成2年5月23日より実施されています。

ここでは危険物運搬容器の中で路面標示塗料に関する危険物第4類の運搬容器（金属製18ℓ缶）について紹介したいと思います。

### 1. 危険物の規制に関する規則の改正要旨

1957年に国連経済社会理事会の下に危険物を国際間で安全に輸送することを目的として「危険物輸送専門家委員会」が設立されました。同委員会にて危険物輸送の安全に係わる陸・海・空にわたる国際的統一基準の作成・改正が行なわれ、理事会の承認を得て国際的な輸送基準が制定されました。

これが、国連危険物輸送専門家委員会員勧告（国連勧告又はUN勧告）であります。

この国連勧告（UN勧告）を受けて、各国は統一された基準作りをするべく国内法の改正を進めています。

我が国もこの国連勧告に基づき、消防庁では、昭和63年5月に消防法関係の規則改正が行なわれ、危険物を収納する運搬容器については、平成2年5月23日から安全性能基準に適合した容器の使用が義務付けられています。

従って、危険物を収納する18ℓ缶は、消防法においては金属製ドラムを除く60ℓ以下の金属製容器に含まれ、危険物運搬容器として安全性能基準が適用されることになりました。

### 2. 金属製18ℓ缶の安全性能基準の概要

消防法第2条第7項に規定された危険物（以下危険物という）を収納し、運搬に使用される「金属製18ℓ缶等」については、今回安全性能基準が定められ、収納物が「液体」か「固体」かによって試験項目が決められています。

#### 1) 「金属製18ℓ缶等」の範囲（定義）

次のものを18ℓ缶等と総称します。

「呼び容量20ℓ以下の辺の長さが238mm（±3mm）板厚が0.32mm（±10%）の金属容器」。

従って辺長が同一の20ℓ缶・18ℓ缶・9ℓ缶等が含まれます。

2) 安全性能試験項目・試験基準（危規則第43条第4項，危告示第68条の5）

試験項目	収納物		液体用のもの			
	危険等級		危険等級			
	I	II	III	I	II	III
落下試験（高さ；m）	1.8	1.2	0.8	1.8	1.2	0.8
気密試験（空気圧；kg/cm <sup>2</sup> ）	—	—	—	0.3	0.2	
内圧試験（水圧；kg/cm <sup>2</sup> ）	—	—	—	2.6	1.0	
積み重ね試験	3m以上(9缶)24H			3m以上(9缶)24H		

※試験は形式が違った場合（胴接合部・天地巻締め部），各々の形式ごとに行う。

(注) イ) 危険等級 I；特殊引火物等，最も危険なもの

危険等級 II；第一石油類及びアルコール

危険等級 III；危険等級 I・II 以外の危険物

危険物の区分については危規則第39条の2に定める。

ロ) 収納物が「液体」の場合，危険等級 I の容器としては18ℓは使用不可。

ハ) アトロン缶の場合

「収納する危険物を充填し，6ヶ月経過した後4項目の試験を実施する」なおかつ，落下試験は「内容物を含め-18℃以下の温度とした後，試験を実施する」こと。

3) 落下試験の実施方法

イ) 危告示第68条の5においては運搬容器には，固体の危険物を収納するものにあつては内容積の95%以上，液体の危険物を収納するものにあつては内容積の98%以上の内容物を満たして試験を実施すること。

運搬容器は，上記2)の危険物の等級に応じた高さから，固く，弾力性のない平滑な水平面に落下させて試験を行なうこと。

ロ) 金属製18ℓ缶においては，当分の間，国連勧告に基づく落下試験とは別の方法で実施出来ることとなりました。

国連勧告に基づく落下姿勢	18ℓ缶の落下姿勢
<p>第1回落下：チャイムを衝撃点とするように対角落下させる。</p> <p>第2回落下：第1回落下とは別の最も弱いと考えられる部分（口栓部・胴体溶接部等）を衝撃点とするように落下させる。</p>	<p>第1回落下（3缶）は底面を下にして，それが衝撃点となるように対面落下させてよいものとし，第2回落下は省略してもよいものとする。</p>



4) 合格基準（危告示第68条の5）

試験項目	合格基準（判定基準）
落下試験	容器からの漏洩がないこと。 容器には、運搬中の安全性に影響を与えるような損傷がないこと。
気密試験	容器からの漏洩がないこと。
内圧試験	容器からの漏洩がないこと。
積み重ね試験	容器からの漏洩がないこと。 容器に変形がないこと。

5) 試験基準が適用されない運搬容器（危規則第43条第4項、危告示第68条の6）危険物の中で、下記品目を収納する容器については、試験基準が適用されない。

第4類の危険物のうち

第二石油類（引火点が61℃以上のもの）

第三石油類

第四石油類

動植物類

3. 金属製18ℓ缶の性能試験確認業務

18ℓ缶の性能試験確認業務は、消防庁から委託された危険物保安技術協会（以下KHKという）によって実施されます。

KHKによる試験確認の方式は、次の3通りになっております。

- (1) 確認工場方式
- (2) 立ち会い試験方式
- (3) 協会試験方式

18ℓ缶製造業者においては、(1)の確認工場方式を選択しております。

(注)

確認工場方式：工場単位（同一形式ごと）で試験を実施し、工場単位で基準合格工場の指定が受けられる方式。

4. KHKによる確認試験済み18ℓ缶に対する表示

KHKの確認試験済み「金属製18ℓ缶等」には、KHKの定める確認試験済みの記号の表示を原則として「天板」に付します。

- (1) 収納する危険物の状態の表示

収納する危険物の状態が記号で表示されます。


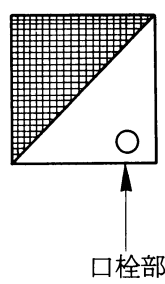
記号	危険物の状態
L	液体
S	固体

(2) 試験区分の表示

収納する危険物の危険性の程度に応じて、落下高さの区分（Ⅰ・Ⅱ及びⅢ）を示す記号が表示されます。

高さ（m）	記号	収納できる危険物の等級
1.8	X	Ⅰ・Ⅱ及びⅢ
1.2	Y	Ⅱ及びⅢ
0.8	Z	Ⅲのみ

(3) マーク表示の例

表示記号	記号の説明（例示）	位置	方法	大きさ
	L : 液体用 （固体用：S） Y : 落下高さの区分 1.2 : 収納する危険物の最大比重 1.0 : 試験内圧 固体の場合内圧試験は必要ない為記号は「N」となる KHK : 検査機関 401 : 確認工場No	天板 （口栓部の反対側）	刻印 又は ラベル	20mm×20mm 30mm×30mm 40mm×40mm のいずれの 大きさでも 可。
				

5. 「収納物の危険物区分に適応した容器」の選択について

- (1) 危険物の運搬容器は平成元年2月23日危規則の改正によって、別表第3及び別表第3の2（危規則第39条の3及び第43条）が告示され規制の適用をうけることになりました。この告示によって、危険物の運搬容器は危険物の収納物の状態、危険物の種類および等級別に応じて、使用が定められておりますので、金属製18ℓ缶を危険物の運搬容器として使用する場合は、次の事項について留意の上、金属製18ℓ缶の製造業者に発注すること。

イ) 収納物の内容が固体か液体かの区分

ロ) 危険等級はⅡかⅢかの区分

液体を収納する18ℓ缶の場合、危険等級Ⅰの品種は収納出来ない。

ハ) 運搬される内容物の比重

(2) なお、18ℓ缶の中で、特に口金部の広いキャップ（例えばB型90口径）については性能基準に合格出来ません。#70口径以下のものについては合格します。

## 6. おわりに

本文では、金属製18ℓ缶を危険物輸送容器として使用する場合の消防法関係について紹介致しました。なお、消防法以外にも金属製18ℓ缶に危険物を入れて運搬する場合には、その輸送形態によって、次のような法規が適用されるので、これらの関係法規を参照して下さい。

### (1) 国内関係

イ) 船舶安全法

危険物船舶運送および貯蔵規則

ロ) 航空法

航空法施行規則

ハ) 鉄道営業法

鉄道運輸規定

ニ) 軌道法

軌道運輸規定

### (2) 国際関係

イ) 海上輸送

I M O (International Maritime Organization)

I M D G (International Maritime Dangerous Goods) Code

ロ) 航空機輸送

I C A O (International Civil Aviation Organization)

(日本ポリエステル(株) 関西道路公園事業室主任、路材協・技術委員)

## 参考文献)

\* 「危険物を収納する容器として金属製容器（18ℓ缶）の  
各規制における対応について」

全国五ガロン缶工業組合連合会

\* 注解「消防関係法規集」（1990年新版） 全国加除法令出版

## 見てある記 ソ連交通事情

正 田 邦 之

この5月、ひょんなことからプライベートにソ連旅行をする機会を得たので、近くて遠い国の交通事情をテーマに、駄文をものしてみた。なにしろ、いまや注目目のソ連。これから出かける方もいらっしゃるだろう。その予備知識の一端として記憶にとどめて頂ければと、思う次第。

ソ連の国土は面積22.4百万km<sup>2</sup>、日本のおよそ60倍。東西の幅は、東経20度から西経170度まで11千km、南北は、北緯80度から35度まで5千km。北緯35度は、南関東と同緯度。したがって、雪の降らないところはないが、内陸型の気候のせいで、夏期は40℃を超す暑い地方もあるといったところ。人口は約2億9千万人。

以上を、簡単な予備知識として、それぞれの交通機関での見聞録をまとめたい。

### 1) 飛行機

なにしろ、広大な国土を限られた時間で旅行するから、各都市間の移動は、飛行機に頼らざるを得ない。コースは、新潟－ハバロフスク－タシケント－サマルカンド－モスクワ－レニングラード－モスクワ－ハバロフスク－新潟。このうち、モスクワ・レニングラード間は、寝台特急を用いた。

新潟空港は、5月の連休を利用したソ連観光ツアーが4団体、個人旅行が数組、日本人だけでも約60名。みんなが、これからの旅での収穫に期待して興奮した口ぶりでお互いの行き先を尋ねあっていた。

タシケント・サマルカンド経由モスクワツアー1団体、タシケント・サマルカンドなどのシルクロードツアー、同じ方面への大学の先生方の団体各1。ユニークなのは、サハリンへのひ熊ハンティングとフィッシングツアーの一団。彼らはハバロフスクからヘリコプターでサハリンへ渡るとのこと。

個人旅行では、若い姉妹でイルクーツクからレニングラード。男性の一人旅は数人いて、バイカル湖方面ひとり、あとはタシケント経由シルクロードの旅。

新潟を飛び立って、約2時間。あっという間の国際線だが、さすがに、エレファントな（エレガント？）美人のシュワーデスを配し、アエロフロートも商売上手。

ハバロフスク付近は、4月末とは申せ、関東では2月の風景。樹木の枝には、まだ、木の芽の膨らみもなく、枝が銀鼠色に光っているのみの無彩色の世界。数十kmの振幅で東西南北、縦横に蛇行する大河のうねりの痕と、その名残である三

日月湖の数々が、飛行機の窓一杯に広がり、あたかも、水面に墨滴を落として縞模様を描いたように、灰色の陸地のあちこちに川筋と湖面のにぶい光が反射していた。まず、この度はずれな広大さに驚嘆し、つぎに、遙けくも来つるものかなの感慨に満足する。

ハバロフスク空港に着いて、まず、探したのが、黄色のレーンマーク。しかし、格納庫付近の一部に、幅15cm位のかぼそい案内線だけ。空港内の路面標示は、タシケントもサマルカンドもモスクワも、みな同様であった。

約2時間かかって通関手続きをおわり、やっと、街中にでた。もう、午後9時30分というのに、まだ、明るい。気温6℃を告げる電光表示板が黄昏時を演出していた。バスやトロリーバスが、中の乗客の姿が見えないほど窓ガラスいっぱい泥をつけたまま走り、つい昨日まで、ぬかるみの雪解け道だったのかと思わせたが、どうも違うようだ。洗車はおろか窓ガラスさえも洗う習慣がないようなのだ。日本を離れてわずかの時間なのに、もうこんなに習慣の違う国にきたのかと思った。

翌朝、ホテルで黒パン、ヨーグルト、豆腐に似たオムレツなどで朝食をすませ、タシケント行きの飛行機に乗った。国内線といっても、昨日乗った国際線よりも二回りも大きい新型機で、快適な空の旅となった。

11時40分発。フライト7時間だが時差の関係でタシケント着午後2時40分。約5600kmをわずか3時間で飛んだことになる。ソ連の旅行は、時間をうまく使うと1日で2日分のことができる。

飛行時間の60%は、シベリア上空。荒涼たる大地としか他に言い様のない、なにか一つ特徴のない風景の連続。しかし、時折見られる河川は想像を絶する。メーデーで帰省するらしい隣の席の若い軍人に、琵琶湖ぐらいの大きさの水溜りを、なに湖かとたずねたところ、あれは川なりと答えた。なるほど、世界地図を広げると、日本には琵琶湖さえ描かれてないが、シベリアにはレナ川、エニセイ川、オビ川などの大河が、はっきりと線以上の太さで描かれている。その違いと納得した。

バルハシ湖を右手に見ながら、ゆっくりと南に進路が変わると、やがて、左窓に天山山脈の、雪で真っ白にかがやく、峨峨たる峻険の連なりが望めてきた。ようやく、シルクロードツアー気分が出てきた。

しかし、眼下は、土の色が、わずかに赤味を帯びてきたとはいえ、相変わらずの不毛の荒れ地。しばらくすると、茶色の布地に水滴を染ませたような不思議なかたちが、その荒れ地のあちこちに現れてきた。それは、空中に浮ぶ千切れたわた雲のおとす影の群れであった。かくのごとく大気は澄みわたっていた。

タシケント到着間近になって、ようやく草の緑が大地を染めはじめた。そのところどころで、紅を刷毛で掃いたような模様が、緑の野山を這うように横切っていた。それが野性のけしの花の彩りであると分かったのは、空港着陸寸前に、鮮烈な緋色の花が、眼前に迫ってきた時であった。

以上が、上空1万mから見たロシア大地の息づかいであった。

タシケントは、すでに初夏の陽気。出迎えの若者は半袖姿。空港の草地には、裸になった若者が数人日光浴をしていた。既に、26～27℃の気温。ただし、湿度が低く、さっぱりした気候。

国内線なので、空港の手続きも簡単に済んだ。市街地まで、タクシーで約30分。これは、ハバロフスク、サマルカンド、モスクワの空港どれも同じ。しかし、飛行機が市街上空を飛ぶということにはなかった。広大な土地のせいであろう。

シルクロードツアーの日本人たちは、ここを起点として、思い思いのコースに旅立った。

わたしたちは、ここに4日滞在した後、サマルカンドへ向かった。タシケントとサマルカンドは、ともにウズベク共和国にあり、飛行機で45分の距離。したがって、双発のプロペラ50人乗り。外国人は我々のみであった。上空からの景色は、平坦な草原の中に、コルホーズらしい開墾された畑地が円や四角の幾何学模様を描いていた。これは全部綿花畑である。

ソ連では、各産業を分業させるシステムをとっており、農業でのウズベクの分担は、綿花に限られている。したがって、タシケントの一般家庭で、ご馳走になったときの、大皿いっぱい盛られたリンゴは輸入品。ただし、トマトや野菜類はコペラチブ（協同組合）で働いている人たちの家庭菜園で採れた新鮮なもの。

ソ連旅行で、一番煩わしいのは、移動地ごとにインツォーリスト（ソ連国営旅行社）と次の行き先の旅券、ホテルの宿泊などの確認をとる作業である。このシステムが、思わぬ連絡ミスを招くもとになっている。

サマルカンドホテルで次の旅行先について確認したところ、わたしたち3人の航空券が2人分しかなく、おおいに慌てた。二日後の出発迄には、なんとかするというので、とにかく、わたしたちはサマルカンド観光に専念した。

サマルカンドは、シルクロードの要衝の地。チムールが帝国を築き、イスラム文化の華を咲かせた古き都。黄土色の風景にひときわあざやかにそびえ立つスカイブルーに輝くモスクワの尖塔。世界で最初の天文台が築かれ、300年前の当時、その地で、1年の時間が、現在と約1分間の誤差で観測されていた事を、誇りとしているイスラムの都会。5月初旬というのに、もう30度は越えていた。

出発の朝、インツォーリストからもらったモスクワ行き航空座席券はNo.34。飛行

機に搭乗してスチュワーデスにその席を探してもらったところ、なんと！座席は32までしかない。しかし、我が親愛なるスチュワーデスは、最後部の荷物を置いてある場所を整理して座席を提供してくれた。このようにして、わたしたちは旅を続けられたのであった。

## 2) 地下鉄

タシケントは、人口 200万。モスクワ、レニングラード、キエフについてソ連で4番目の大都市である。名古屋と同規模程度のウズベク共和国の首都。シルクロードツアーの起点地として名高い。中央アジア全体の文化、学術、政治、科学、工業中心地である。中央アジアで唯一地下鉄が走る。その地下鉄の芸術性は他に類を見ないすばらしいものである。八つ程の駅が、それぞれテーマをもって建築美、装飾美を競い合っている。各駅とも美術館をおもわせる天井のデザイン、照明。そして、壁、柱の彫刻など。街を案内してくれたタシケントの学生たちが、わたしたちがどの駅を一番気に入るか、賭けをしていたらしい。それほど、彼らにとっても自慢できる建築物であった。

モスクワやレニングラードの地下鉄の駅には、そのようなゆとりが感じられない。地下鉄の駅は約 100mもの深さにある。そして、エスカレータは一直線で急角度でしかも日本それよりほぼ倍のスピードで突き進んでいく。乗るのが怖いくらいだ。

どこの国でも若者はチャンスを活かすセンスがすばらしい。この様な高速のエスカレータ上でキスをしているペアを何度も見かけた。歩きながらよりも、人にぶつかる心配がいらぬからだろう。

レニングラードの地下鉄の構造はユニークというべきか。駅には壁が存在するのである。その壁の一部が突如開いて、乗客がワッと溢れ出て来る。つまり、壁の裏側を電車が走っている。電車のドアと壁の扉が連動で開く仕組みになっているのだから、ドアと扉が丁度一致するように停止する必要がある。どこかの国の運転手のように居眠りをして、一駅通過してしまうような人には出来ない技術がいる。

地下鉄にこの様な構造を持たせた理由として考えるに、バルト海につながるフィンランド湾に面した軍港としての機能に関連がありそうだ。

地下鉄料金は、乗車区間に関係なく、一律5カペイカ（100カペイカ＝1ルーブル）。コインを自動販売機にいれてメダルを買い、そのメダルを自動改札機に入れて通る。自動改札機は、大阪の地下鉄の形式と同じである。無賃乗車を企てようものなら鉄のアームにはねられる。

### 3) 列車

モスクワのレニングラード駅から名高い「赤い矢号」という夜行寝台を利用して、レニングラードへでかけた。ソ連の始発駅は行き先の都市名をとっている。「赤い矢号」は二大都市間を、両方の駅を23時55分に出て、どちらも目的地に8時25分に着くというダイヤ編成で知られている。

寝台室は4人ずつなので、同室になったロシア人から、いろいろ話が聞けた。往きの時は、レニングラード在住のおばさんだったので、レ市での地下鉄の利用法、宿泊ホテルからのバス路線の活用法など。おかげでレ市での4日間の観光は、タクシーを使わずに済ませることが出来た。

もう一度、ソ連に行く機会ができたならと聞かれたら、真っ先にあげたいところは、ピョートル一世がヴェルサイユ宮殿を凌ぐ構想で建てた夏の宮殿のあるペトロドヴォレツである。レニングラードから電車で1時間の、フィンランド湾に面した所である。

電車の箱は、3人掛けの木製のベンチを、まん中の通路を挟んで車窓に対して縦に並べた構造を想像して頂きたい。広軌の幅の広さを正に実感した。

切符は駅の自動販売機で購入する。往復ひとり50カペイカ。ソ連には、改札係、切符売りなどの駅員はいない。したがって、駅には改札口はなく、ホームの回りに塀や有刺鉄線の柵など仕切りとなるものは一切ない。

電車は、レニングラード郊外の白樺林や草原を駆け抜ける。レ市から30分位の田舎には、別荘が林や農地の合間に多く点在していた。前の電車で下りた人たちと思われる一団が、はるかに見える森の向こうに連なる草原の小道を、とぼとぼと両手に荷物をいっぱい提げながら、歩いて行くのが見えた。むかし、どこかで見たような懐かしい田園風景。

ソ連の都会の人は、結構別荘を持っている。いかにも手作りといった掘っ立て小屋の外で、サラリーマン風の親子が、上半身裸になって畑を耕している光景をあちこちで見た。それでも、この付近の気温は、日中13℃。

駅付近の駐車場と思われる土地一杯に、数百台の鉄板製自家用車格納庫が並んでいるのは異様であった。ソ連では、まだ、自家用車の普及率が低いので、自家用車はみんなこの様な鉄板製の頑丈な箱に、一台ずつ収納し嚴重に施錠している。タシケントやサマルカンドでも、同じ造りの車庫があったが、個人の家の前に置いてあるのが普通であった。このように、群をなしている理由はなぜだろう。やはり、電車で出勤する人たちの駐車用車庫なのであろうか。乗用車に関する限り、きわめて治安が悪いと云わざるを得ない。



#### 4) バス, 路面電車

一般道路の交通機関は、バス、トロリーバス、路面電車である。いずれも一律5カペイカ。回数券を街頭のおばさんから買い、乗車したら、窓枠のところに付いている穴開け機で切符に穴をあける。混んでいるときは、切符を隣の人に渡すと、リレーで穴開け機の側にいる人に手渡され、穴が開いて戻ってくる。乗降車時の切符のチェックなどはない。運転手は、運転が専門で他の一切の事をしない。バスの後部ガラスが割れ、ガラスの破片が床に散らばったまま走らせているバスもあったくらいだ。

バスは、ハンガリー製、トロリーバスは、チェコ製という。トロリーバスは、2連のものが多かった。

今度の旅行では、タシケントでメーデー、5月9日にはモスクワで戦勝記念日と、二つの国を挙げてのお祭りに出会う幸運に恵まれた。この様なときは、路上を走る交通機関は全部なくなってしまう。では、どこへ行ってしまうのか。トロリーバス、路面電車等は、セレモニーが催される広場の周辺の道路に、突入する異分子の防護壁になるように集結し、配列される。バス、トラック等は、広場の横道に栓をするように配車される。こういう統制は見事である。セレモニーが終わると、それに参加した各民族の楽隊、踊り子、軍隊、警察隊などが、それらの交通機関に乗って、整然と姿を消して行く。

レニングラードの市内観光には、エルミタージュ美術館の前にある宮殿広場に行くといよい。ここでは、太ったおばさんが、市内観光バスの呼び込みをしている。ホテルのサービスカウンターでこの券を求めると8ドル(1200円)とられるが、おばさんは、3ルーブル(約80円)で売ってくれる。

ネフスキー通りを歩いていると、チケットを手に持って売っているお年寄りに出くわす。私たちはその晩、来日したこともあるレニングラードテレビラジオ混声合唱団のコンサートを、この様にして聴くことが出来た。しかし、キーロフ劇場のバレエの券は、ホテルで入手するしかすべがない。「ジゼル」が40ドル(6000円)。

レニングラードは、エルミタージュ美術館、イサク大聖堂その他見るべき所が非常に多い。昼は観光に、夜は観劇にとフルに動き回った。観劇が終わった午後9時30分では、まだ太陽は青空のなかにあった。陽がフィンランド湾に沈むのが10時30分。11時に、ようやく暗くなった。白夜の季節の1ヶ月前であった。

ここで、レートについて説明しよう。

1ルーブル(100カペイカ) = 267円(90年5月現在) これは、公定価格でドル建てで行う取引は、このレートである。すなわち、日本の旅行者がインツ-

リストを通じて予約する国際国内航空運賃，ホテル代等は，これである。しかし，ゴルバチョフは，89年11月に，レートの実勢価格を見直し，ソ連国内では，通貨レートをその1/10に下げたのである。すなわち，1ルーブル=26.7円である。1カペイカは約30銭となる。

1万円を両替すると，380ルーブルもらえる。ソ連国民の平均月収が200ルーブルであるから，われわれは，ソ連に着くと途端に金持ちになる。しかし，ソ連国民の1ルーブルの価値感覚は，日本円で約千円と考えられる。なんとなれば，200ルーブルは，まったくの手取りであるからだ。日本にある高い住宅購入資金や所得税，住民税等の税金は関係ないと思われるから。したがって，彼らは，思っていたより家具調度も立派で相当裕福な生活をしていた。

#### 5) 乗用車そして交通標識

ソ連の交通ルールは，はっきりと車両優先である。横断中の人の群れに，スピードを落とさないうえに車が突っ込んでくる。ソ連を旅行する者が最も心しておかなければならないことである。さもないと無事に日本に帰ってこられない。もちろん，白のゼブラマークがある所でも。白ラインにはガラスビーズがはいっていたが，モスクワでは，樹脂は当然ながら，日本より低い軟化点のものが用いられていた。

道路の幅は，片側2車線から4車線が普通である。おまけに交通信号が少ないから，車の流れがなかなか途切れない。そのうえ歩道橋が一切ない。ゆえに，命がけの横断となる。中央分離帯のある道路もあるが，たいていは2本の白い線で間に合わせている。その間隔が，10cmから1m。残念ながら，黄色のハミ禁線にはお目にかかれなかった。時折見かけた衝突注意の縁石標示さえ白と黒であった。唯一の黄色は，モスクワ赤の広場で見かけた直径50cmの円マークであった。戦勝記念日の軍事パレードで，マルクス通りから一行に行進してきた戦車の大部隊が，広場に進入すると同時に散開して大編隊を形成するときの目印であった。

軍事パレードを目の当たりに見たときの，重戦車やミサイル搭載車などのキャタビラの響きは，腹わたをゆさぶり，異様な高ぶりを催させたが，これらが，20世紀の遺物となるのも，そう長い時間を要すまい。しかし，現実には，まだまだソ連の道路は軍用道路の性格が明白なので，道路標識に通行者保護の思想が現れるには時間がかかりそうだ。

ソ連の黄色は，バス，タクシー等の公共性のある乗り物に多い。しかし，一般車は，緑，赤，ブルー，白など多彩であった。ただ，洗車をしてないので，みんなくすんでいてカラフルな感じがちっともしなかった。

乗用車には，フロントガラスが投石で穴があいてたり，ひび割れしているのが

多かった。それは、私の訪れたどの都市でも共通の現象であった。あの鉄板製の頑丈な車庫が必要なのはこのためもあろう。

乗用車ボルガの価格は、4400ルーブル。彼らの2年分の収入にあたる。タシケント大学の学生たちの家族の家を4軒ほど訪ねたが、どこの家もカラーテレビとビデオを持っていた。その二つ合わせた値段が、車と同じとのことであった。そのほかの家電製品としては、大型電気冷蔵庫、テープレコーダなど。さすがに、洗濯機はどこにもなかった。洗濯機に使う石鹼がないわけだから。

車がこれだけ高価なので、白タクが横行している。面白いことに、中に乗っている人がいても、満席までは手をあげれば乗せてくれる。そして、料金はすべて交渉次第だ。慣れている土地では、行き先だけを告げ降車の時に客の思った料金をわたすだけで済む。しかし、モスクワの駅前では気を付けたほうが良い。タクシーの運転手が待ちかまえていて、最初の客引きが50ルーブルという。重い荷物を我慢して持って歩いて行くと、2～3m毎に別の運転手が寄ってきて、10ルーブル位ずつ値段が下がる。10mも行くと、15ルーブルになる。それもタシケントでは3ルーブル位の所である。

ソ連でも地下鉄構内などで、浮浪者を見かけることがある。傑作だったのは、モスクワの路上で、停車していた私たちの乗車しているタクシーの運転手に、窓ごしに手を入れて金をせびる物乞にあった時であった。しかも、コインではなく紙幣を要求したのである。その傍若無人な振舞いに対して我が運転手は、意外にも素直にそれに応じたのであった。私は、その物乞の観察眼に感心し、且つ痛快に思ったのである。観光客を乗せた白タクの運転手がかなりぼっているのは、公知の事実であることの証明である。

モスクワは、さすがに車が溢れるほどである。約80万台あるといわれている。したがって、裏道では路上駐車が列をなしている。しかも歩道に縦に車体を半分乗せて。たしかに、この方が横に並べるより2倍駐車できる。現在は車道も広く、歩道もゆとりがあるが、そのうち、社会問題になることだろう。

車両台数の割に少ないのがガソリンスタンドの数である。ガソリンスタンドの付近ではいつも数十台の車が並んでいた。行列は、食料品店前ばかりではない。

タシケントやハバロフスク等の地方都市では、車道と歩道の間に雑木の生えている緩衝地帯があり、さらに歩道と家並の間には、10m以上の幅で林がある。それゆえ、車道をはさんだ建物の間隔は、軽く100mをこえる。したがって、林の中に街があるように緑が豊富である。そして、樹木が非常に高い。ホテルの7階まで達する大樹の街路樹もあるので、ホテルの高所から望むと、緑の樹海の上に、高い建築物だけが浮かんでいるように見える。

交通を規制するものといえば、交差点にある交通信号のみといっても過言ではないだろう。交通標識にお目にかかれるのが珍しい位だった。ようやく見つけた40km/hrの速度制限標識は、さすがに小学校の近くにあった。

しかし、ひとつだけ、めずらしい交通標識を見つけた。それは、モスクワから発つときに、飛行場へ向かう途中の白樺林を通り抜ける高速道路をみた、トナカイマークのものであった。この標識は、運転手のためのものか、トナカイ保護のためか、どちらのものであったろう。

5月10日、ハバロフスクに帰ってきた。13日前には、つぼみすら見せなかった枝に、葉がいっぱいにひろがり、桜や梅に似たピンクの小さな花さえ咲き誇っていた。アムール川の岸边では、泳いだり、裸で甲羅干しをしている人々がいた。季節の変化が実にダイナミックである。

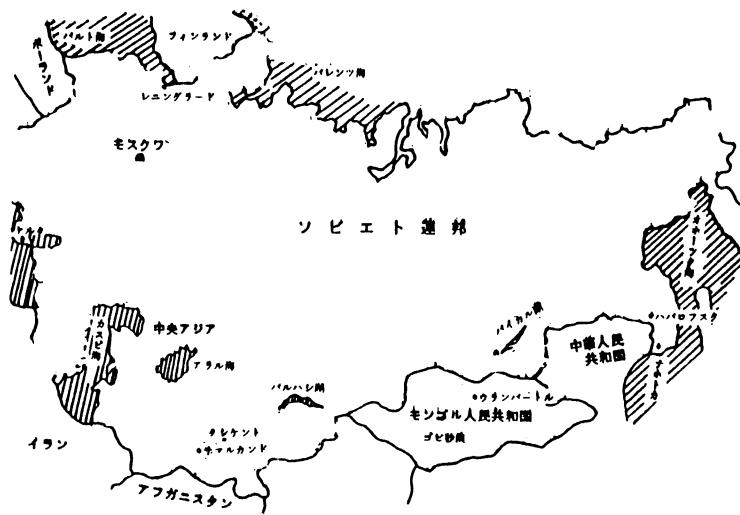
帰国して振り返ってみると、ソ連の道路や公園には、塵一つ見あたらなかったことに改めて感心する。レニングラードの公園には、ベンチはあってもちり箱はなく、モスクワの地下鉄入口で人待ちの若い女性がタバコをくわえていても、足下に吸殻が落ちていないのである。わたしは、この一点にソ連国民の文化水準の高さが象徴されているように思えた。

レニングラードやサマルカンドでは、いま、古いイスラム寺院やロシア正教の教会の改修がいたるところで行われている。共産主義が宗教を禁じたこの75年間、荒れ放題だった建物が、ペレストロイカ以降民衆の寄付と奉仕で着々と蘇ろうとしている。時の為政者に表面的には服従を装いながらも、自分の信念を決して変えない彼らのしたたかさがここに表れている。

この旅行で、20人以上のいろいろな方と接する機会があったが、いつも感心させられたのは、みんな、それぞれ確固たる自分の意見を持ち、それを表現するにはばからないことであった。特に、政治について語れば、際限がなかった。いまや、彼らは自由民権運動のさなかにいることに興奮しているごとくであった。しかし、発言の内容に冷静なバランス感覚があり、ゆとりも感じられた。120の民族が混在しながら、互いに伝統ある文明の継承者として共存してきた長い歴史が、彼らをそうさせているのだろうか。

わたしは、今のソ連に、氷海で傷めた傷を舌で癒している白熊を想像するのである。やがて再起するであろうこの白熊に、隣人として、心許してつき合える日が来るのを楽しみにしたいと思うのであった。

(大日本インキ化学工業(株)化成品開発グループ部長, 路材協技術委員)



ソ連地図

写真 - 2

交通巡査が箱の中に入って、時折手動で交通信号を操作する。  
(レニングラード)

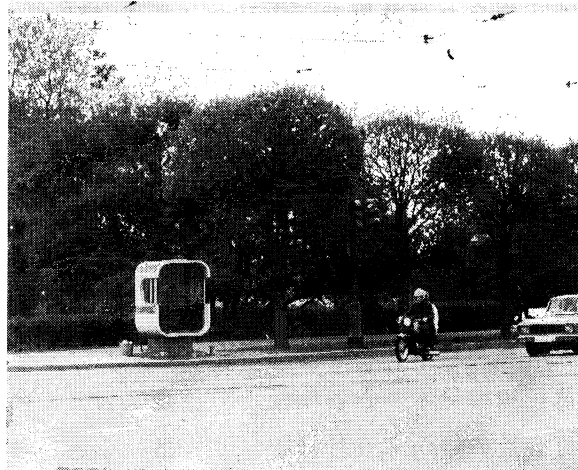


写真 - 3

唯一見つけたバスの広告。背景はエルミタージュ美術館  
(レニングラード)



## 道路標示黄色のチェック (第16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、路面標示用塗料の黄色色相の統一が実施されて以来、路材協技術委員会では年2回各メーカーより提出された塗板の色相を「道路標示黄色標準見本」と比較してチェックし、色相の自主管理を進めて参りました。今回第16回のチェックを平成2年7月に実施しましたので、その結果についてご報告致します。

### 1. 塗板の作製

各社の生産する黄色溶融路面標示用塗料を、各社の実験室にて次の要領で塗板を作製しました。

- 1) 板はアルミ板または鉄板で、巾70mm×長さ150mm、厚み1～2mmのものを使用した。
- 2) サンプルは適正温度（ $180 \pm 20^\circ\text{C}$ ）で30～50分加熱した後塗布した。
- 3) 塗膜厚みは1.5mm、巾は60mmとした。
- 4) 塗板は、ガラスビーズを散布しないものを作製して、1枚提出とした。

上記により、今回は会員18中17社より提出があり、塗板枚数は17枚であります。これについて測色および外観目視検査を実施しました。

### 2. 色差（ $\Delta E$ ）測定結果

「道路標示黄色標準見本」と各塗板との色差（ $\Delta E$ ）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）を選び各社の実験室で行われました。測定結果は表1のとおりです。この結果を前回と比べてみますと、 $\Delta E$ の範囲は、前回は最大4.04に対し、今回は最大4.21とやや大きくなっており、また $\Delta E$ の平均をみますと、前回は2.54だったものが、今回は2.78とこちらも大きくなっております。しかし、 $\Delta E$ の分布を調べると今回 $\Delta E = 3$ を上回るものは17社中5社で前回より減っており、 $\Delta E = 0 \sim 3$ の範囲にあった会社の割合は71%と前回より上っております。

### 3. 目視による判定

昼間の晴天時の北窓にて、各社の塗板を一堂に集め、標準見本板を基準にして黄味から赤味の順に目視判定によって並べ、 $\Delta E$ とa値（赤味・緑味指数）との関係を調べた結果、目視判定と特にa値だけの関係では相関がないため本報告で

は割愛させていただきます。なお、前回と同様に標準見本に対する黄色材の視覚的色差分布を図1に示しました。

#### 4. まとめ

前記しました測定結果および目視比較から総合的に検討してみますと、前回の調査に比べて $\Delta E$ のバラツキは小さくなっております。路材協の目標管理 $\Delta E = 3$ 以内には、17社中12社が入っておりますが、全体的な傾向としてやや赤味方向にずれております。(表2)

以上の結果から、道路標示黄色の統一( $\Delta E = 3$ 以内)には協会員一同より一層努力致す所存ですので関係各位におかれましては御理解・御協力をお願い申し上げます。

表1 各社黄色塗板の色差( $\Delta E$ )の測定結果(1990年7月分)

測定会社 塗板番号	色			差
	I	II	III	平均
A	0.68	0.70	0.63	0.67
B	1.44	2.10	2.19	1.91
C	2.39	2.71	2.76	2.62
D	2.24	2.48	2.46	3.39
E	2.44	2.89	2.87	2.73
F	2.92	2.86	2.93	2.90
G	1.97	2.46	2.41	2.28
H	2.35	2.06	1.61	2.01
I	2.09	2.11	1.95	2.05
J	2.94	3.00	3.05	3.00
K	3.28	2.88	3.04	3.07
L	4.17	4.26	4.20	4.21
M	2.58	2.63	2.64	2.62
N	4.59	4.07	3.33	3.99
O	3.77	3.54	3.42	3.58
P	2.88	2.91	2.72	2.84
Q	4.06	4.06	3.91	4.01
平均	2.75	2.81	2.71	2.76

測定機 I : ND-1001DP

II : SMカラーコンピューター SM-3

III : SMカラーコンピューター SM-5

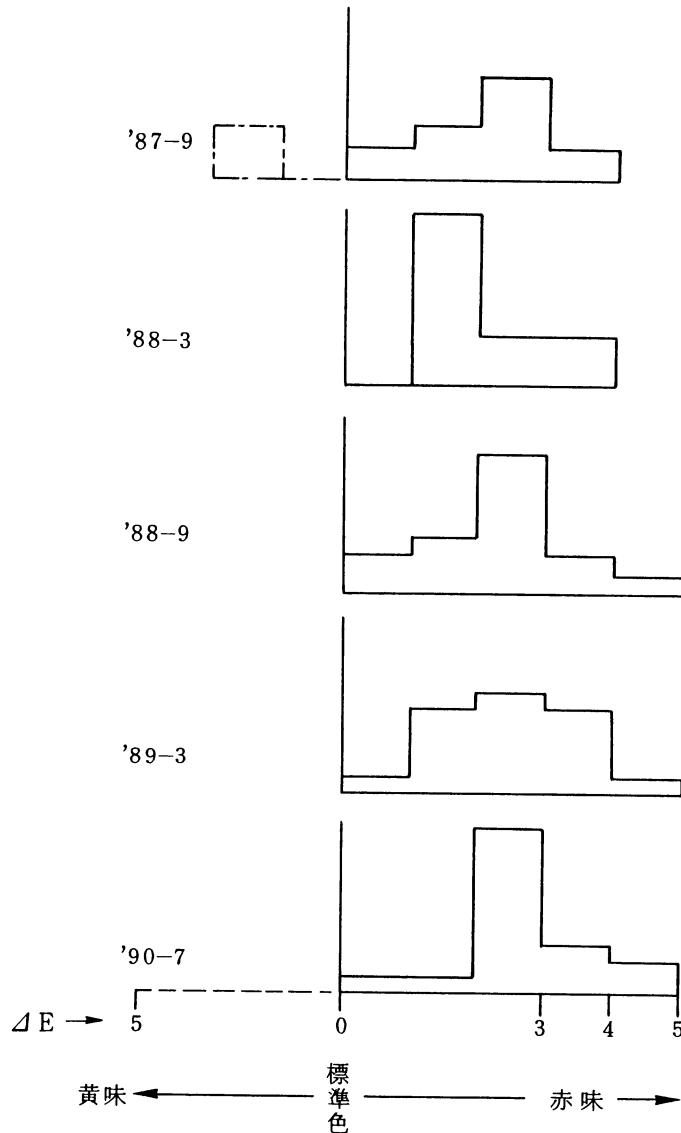
(執筆担当 :

日本ペイント(株)建築塗料部第1Gリーダー・路材協技術委員 竹内金吾)

表2 各社黄色材の色差 ( $\Delta E$ ) のバラツキ推移 (該当枚数)

時期 色差	1987.9	1988.3	1988.9	1989.3	1990.7
1 以 内	2 枚	0 枚	2 枚	1 枚	1 枚
2 以 内	3	1 0	3	5	1
3 以 内	9	3	8	6	1 0
4 以 内	2	3	2	5	3
5 以 内	0	0	1	1	2
合 計	1 6 枚	1 6 枚	1 6 枚	1 8 枚	1 7 枚

( 図 1 )  
標準見本に対する黄色材の視覚的色差分布





セイトー株式会社(旧社名/東海樹脂工業株式会社)

〔会社の概要〕

設 立	昭和46年9月7日
資 本 金	5,000万円
年 商	50億円
会社代表者	代表取締役 後藤 静雄
従 業 員 数	92名
本 社	静岡県静岡市下川原3555番地
工 場	本社工場 資材倉庫
営 業 所	東京・大阪・北陸・静岡・東北・北海道
事 業 内 容	●化成品事業部（製造・販売） 路面標示用塗料 特殊エポキシ樹脂バインダー 保安用品 その他交通安全施設全般 ●安全施設事業部 道路標識標示、カーブミラー・道路鋸、電気工事、道路緑化事業 公園設備・遊具関連製品の販売・施工 道路保安用品等の設計・販売・施工 ●土木建材事業部 新日本製鐵(株) 日鐵建材工業(株) 関連製品 一般鋼材 鋼矢板・鋼管杭・H型鋼・鉄筋棒・薄板・厚板 加工製品 ガードレール・ガードパイプ・ネットフェンス・ コルゲートパイプ・メタル・フォーム・鋼製歩道・落石防止柵・ 落石防護網 等 アルミ道路資材 高欄・フェンス・水門・防音壁 等 住宅設備資材 地下室・大型玄関門・カーポート 等 工事部 防護柵・立入防止柵工事・落下物防止柵・落石防護網・ 遮音壁・法面他土木工事一式

## 沿革と現況

- 昭和46年9月 東海ライン工業有限会社を設立
- 昭和49年2月 東海樹脂工業株式会社を設立
- 昭和50年4月 日本工業規格表示許可を取得
- 昭和51年1月 東海ライン工業を株式会社に組織変更
- 昭和51年5月 東商事株式会社静岡営業所を設立
- 昭和52年9月 静岡東商事(株)として独立 代表取締役の後藤静雄が就任
- 昭和53年1月 3社をグループ化
- 昭和56年2月 大阪営業所を開設
- 昭和57年8月 東京営業所を開設
- 昭和58年10月 北陸営業所を開設
- 昭和59年4月 東商事株式会社静岡営業所を静東建材(株)に社名変更
- 昭和60年11月 一貫製造システムの完了(東海樹脂工業株式会社)
- 昭和61年2月 北海道営業を開設
- 昭和62年7月 東海樹脂販売株式会社を開設
- 平成2年4月 東北営業所を仙台に開設
- 平成2年7月 3社を統合し「セイトー株式会社」とする。

私ども三社(東海樹脂工業株式会社, 東海ライン工業株式会社, 静東建材株式会社)は, 昭和52年創業より鉄鋼土木加工品, 道路安全施設の製造販売施工を手掛けてまいりました。

そして来るべき21世紀にむけて

理想都市の機能を考え,

子供から老人まで,

世代を越えてより愛される街を造る。

この言葉を目標にこれまで培って参りました全ての力を集結し, 新たな力を生みだし, 道路安全施設をはじめ, 環境整備総合企業として生まれ変わるべく, 7月1日を以て3社を統合し「セイトー株式会社」として新発足いたしました。

新体制のもと, 今まで以上に皆様方のご要望とご信頼に幅広くお応えする所存でございます。

## 道路塗料部門

路面標示用塗料

溶 融 型                      アズマライン    J I S - K 5 6 6 5    3 種  
(白・黄・赤・青・グリーン 等)

常 温 型	アズマペイント	J I S - K 5 6 6 5	1 種
加 熱 型	アズマペイント	J I S - K 5 6 6 5	2 種
プ ラ イ マ ー	アズマラインプライマー（一般用）		社内規格
	アズマラインプライマー（難燃性）		社内規格
高輝度路面標示材	アズマラインハイスパーク		社内規格
そ の 他	スーパーボンド		
	アズマタック		
	アズマノンブリー		
	透水性カラー舗装材		

## 事務局便り

- 7月発行の会員名簿には、グループ3社合併による新会社発足の「セイトー株式会社」の件ほか、異動について既に記載済みですが、その後の変更をお知らせします。
  - 信号器材㈱の理事代理 宮城真一郎氏は常務取締役になりました。
  - 賛助会員、丸善石油化学㈱の協会担当は、白尾三樹氏から樹脂部長兼化成品部長 有村彰文氏へ変更。また、連絡者の林田石油樹脂課長のご氏名は（誤）林田季伍→（正）林田季任であります。
- 信号器材㈱元専務取締役の宮本誠氏は8月27日逝去され、9月13日の本葬に協会から専務理事が参列しました。宮本氏は当協会生みの親の一人であり、長く副会長・理事をつとめられました。そのご冥福をお祈りいたします。
- 協会の新しい技術解説書は「解説・路面標示材料」（改訂版）として7月末に印刷でき、会員へ配送ほか、外部への頒布を8月からさっそく始めています。施工関係の各位にも好個の参考書としてご利用願えるものと思っております。どうぞ協会事務局へご注文下さい。
- ㈱全国道路標識標示業協会の雑賀会長ほか三役と、当協会の新美会長ほか三役が7月11日、現在及び今後の状況・課題などについて懇談し、公共事業に関連する両協会ともどもの発展を期待することとしました。
- 路面標示用塗料のJ I Sにおける試験項目その他の再見直しは、委員構成も決まり、既に検討開始中であります。内容的に大きな課題事項が含まれており、十分な考え方と裏付けで形を整えていく必要があるので、今年後の技術委員会はこの問題に集中して取組む動きになります。

## 余 滴

この夏は本当に暑さが厳しかった。おまけにイラク問題ばっ発で世界的にも高血圧状態になったし、本号は事務局が巻頭文を受持つ羽目で、安らいだ気分は全くなかった。

ところで、新社名によるセイトー(株)の会社紹介で、正会員のプロフィール連載が終了しました。

また、正田氏からソ連交通機関の見聞記を頂きましたが、肩の凝らない内容であり、以前にも中国状況、欧州見聞など、技術委員原稿もくだけたものであって十分であり、多方面への執筆依頼の突破口にと考えたりしています。なお小原氏論評、三浦氏寄稿、黄色材色相評価など本号はバラエティがありました。

深く感謝いたします。

(I)

分りやすい路面標示用塗料の総合解説書ができました

# 解説 路面標示材料 (改訂版)

## (内 容)

### 第Ⅰ部 基礎編

路面標示用塗料の概要  
路面標示用塗料の原料  
路面標示用塗料の試験項目と試験方法  
路面標示用塗料の施工法 (塗装法)  
路面標示用塗料などの取扱い上の注意事項  
路面標示用塗料の塗膜面に生じる欠陥と対策  
貼り付けた式路面標示用材料  
路面標示塗料用ガラスビーズ  
その他の路面標示用材料

### 第Ⅱ部 応用編

プライマーの効果  
路面標示用塗料の黄色  
路面標示の夜間視認性  
すべり摩擦係数と路面のすべり  
安全を守るための関係法規  
路面標示のクラック  
路面標示用塗料のピンホール、ふくれ  
路面標示塗料の汚れ  
熔融用塗料塗膜の変形  
路面標示用塗料 (1種, 2種) のにじみ  
熱履歴による塗料の品質低下

B 5 版 170頁 (頒価 2,800円) (送料共)

申し込みは **路面標示材協会事務局**

東京都千代田区神田佐久間町2-13  
深津ビル (TEL. 03-861-3656)  
(FAX. 03-861-3605)