



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)3861-3656

目次

都市環境と調和する交通安全事業へ	……………	常任理事 早田 方宣…………	1
時事政・経メモから	……………	……………小原 陽二…………	4
試験成績表について	……………	……………和田 欣也…………	6
賛助会員会社プロフィール⑨	……………	日本無機化学工業株式会社…………	12
賛助会員会社プロフィール⑩	……………	トーネックス株式会社…………	14
事務局便り	……………	……………	16
		余滴 ……………	16



都市環境と調和する 交通安全事業へ

常任理事 早田 方宣

我が国では、高度経済社会の形成過程の中で、都市地域への産業、人口の集中化及びモータリゼーションが急激に進展した。これに伴い自然環境、都市環境、人々の生活様式まで大きく変わりつつある。

折りから、宮沢新首相は就任所信表明における国内政策の目標として、「生活大国への前進」を提唱した。これは21世紀を展望しつつ中央、地方にわたって、住宅や生活関連を中心とする社会資本の充実を図り、質の高い生活環境を創造しつつ、所得のみでなく、文化や美観等の質の面でも、先進国に誇れる「生活大国」づくりを進めていこうとするものである。今後、道路交通環境への対応は、質や美観を重視した活力と潤いに満ちた方向へ進められていくものと考えられる。

今や自動車交通は、大都市においては、都市活動の基盤を支える手段として、地方においては、生活全般を支える足として国民生活には無くてはならないものとなっている。ちなみに、自動車保有台数は昭和46年度末には約 2,122万台だったものが、平成元年度末には 5,799万台と約2.7倍の伸びを示しており、現状においても依然として、モータリゼーションの進展は衰えを見せていない。特に大都市地域や自動車交通の大動脈となる幹線道は、一日の経済活動の始まりに合わせて、又、週末には都会を逃れて行楽や美しい自然を求めて出かける車の流出・入により混雑を極め、周辺都市の環境に数々の問題を提起している。

自動車に乗る楽しさは、ドライバーの意志とドライブテクニックにより、個人の空間を自由に目的地へ運ぶことが出来、周囲に干渉されない自由と快適さにある。自動車を利用するものにとって心持よいことであっても、その周辺地域に生活する人々にとって、これら幹線道路の繁栄が迷惑になっていることは見逃せない。このような車社会の便利性或快適さが、一方では、うらはらに、交通渋滞や地域環境の悪化を作り出しているのである。

車社会といわれる今日、道路交通は、地域の生活環境や自然環境とどのように融合し調合を保つべきなのか。交通安全事業の一役をになう当業界の立場から、関係する幾つかの事柄について考えてみたい。

平成3年3月に作成された第5次交通安全基本計画によれば、道路交通のめざす所は、安全かつ円滑、快適な交通社会を実現することにある。

「安全」については、近年の交通事故の状況及び動向をとらえた上で、平成3年度を初年度とする交通安全施設等整備事業5ヶ年計画が策定され、これに基づき交通安全施設等の整備が進められている。これによると、まず歩行者、自転車利用者の安全確保のため、道路の改築、整備と併せて歩道、自転車道等の整備が重点的に進められ、平成7年度までに13万5千キロメートルに達する計画である。美しい樹木に囲まれ安心して歩けるように整備、拡充されたこの道は、「道は何より先ず歩道でなければならない。」の原則が大切に守られたものであり、人命尊重の面からも、大変よろこばしいことである。

「円滑」に関しては、的確な交通情報システムを確立させ、交通管制システム、信号機の性能アップ、交差点の改良、付加車線（2車線道路におけるゆずりあい

等のための車線)、駐車場等の整備などが効果を発揮してくれるものと期待される。

さて「快適」な交通社会の実現とは、どのようなものであろうか。ここで言う「快適な」とは、ドライバーの立場からのみでなく、周辺環境と調和し、地域社会の人達も快適に共存出来る交通社会の実現を意味しているものと解釈したい。真にアメニティー（生活圏と交通圏が調和し快適である）あふれる交通環境を達成することである。

昨今の、大都市圏に通ずる高速道路が渋滞しノロノロ運転となるのでは、車利用者にとって快適であるとはいいがたいが、反面、スピードを上げてスイスイ走れる道路であっても、周辺地域から賛成を得ていない車道であれば決して快適な交通環境にあるとは言えないであろう。都市環境に調和し、地域社会からも賛同の得られる車道を快適に走りたいものである。

例えば、歴史、文化の香り高き古都の街中を近代的な構築された灰色の高速道路が横切り、その中をスピードを上げて往来する自動車の姿は、この都市にはそぐはない。古都のイメージを壊すことなく、周囲の景観にマッチするよう線や自然をとり入れた優しさのある道路の建設が望ましい姿であろう。地価の高価格や都市空間の不足する折から、地下空間（大深度地下）を走る道路も開発されつつあるが、景観や環境の保存には、有効な手段であると期待される。

これからの路面標示は、時代の要請によって変わりゆく道路に対応し、調和した機能面だけでなく、ドライバーに安心と快適さを与えるソフト面の検討が課題である。現状では、整然と設置された路面標示は、何にもまして、ドライバーに安心と信頼を与えているだけに、消耗した区画線や標示は、早期に塗り替えを行い、全国の道路交通網を当協会の標示材で、いつも新鮮にネットワークしておきたいものである。

国民生活の夜型への移行、人口の高令化、国際化に伴い

- 1) 夜間（特に雨天時）の高視認性道路標示。
- 2) 区画線、道路標示のワイド化、識別を助けるカラー舗装や図示。
- 3) カーブ場所には減速を励行するようすべり止めを施す。但し周辺への騒音対策が必要。
- 4) 交通事故の多発地点では、巾広のカラー標示や注意を喚起させる特殊標示の活用。

など、従前にも増して発想の転換と開発に力を注ぐ必要がある。

関係諸庁及び各位のご協力とご指導を切に望む次第である。

(大崎工業株) 営業部長)

時事政・経メモから

小原陽二

◎ 宮沢内閣誕生

見方にもよるが、11月5日、宮沢内閣は比較的平静のうちに誕生した。その発足をうけて直後に朝日新聞社が行った全国世論調査結果は次の通りで、一応注目される。

宮沢内閣の支持率は54%で、新内閣発足直後の支持率としては、田中内閣の62%に次ぎ、歴代二番目の高さとなった。統投論の強かった海部内閣の最終支持率50%（同社の9月調査）を上回った。支持理由としては、「自党内閣だから」がトップ、自民党支持率は前9月調査と同様の63%だった。また外交政策面を重視する人も多く、宮沢内閣に対しては外交分野を中心にした政策面への期待が強く出ていた。宮沢首相とリクルート事件とのかかわりを問題視する人も64%、一方、竹下派の影響力が強く、政権として宮沢独自色を出せないと見る人が70%あり、新内閣にかなりの支持を示しながらも一方では厳しい姿勢を示す国民も多い点が注目される。

◎ 公定歩合の引下げ

日銀は11月14日、公定歩合を0.5%引き下げ、年5%とすることを決め、即日実施した。景気の減速が1年近く続き、設備投資を減額するなどの動きも出つつあり、漸く弱気に傾きつつある経営者心理を下支えにする狙いから、去る7月に続く第2段の利下げに踏み切った。先進国としては先の引き下げで4.5%とした米国に次ぐ低水準となった。

公定歩合の引き下げに伴って、預貯金金利も下旬頃から、また都市銀行などの長・短プライムレート（最優遇貸出金利）の引き下げも近々発表、月内実施の見込みである。

今回の引き下げに際して日銀は次のような総裁談話を発表している。即ち、今回の措置は最近における国内景気、物価、マネーサプライ（通貨供給）、為替相場の動向などを勘案しつつ、これらを反映して長・短市場金利が低下している状況の下で、この際、公定歩合の引き下げを図ることが適当であるとの判断に立って実施するものである。今回の措置が、今後とも物価安定を基準とした内需中心の持続的成長を図っていくことに資するものと期待している。もとより、物価を巡る情勢については、引き続き注意を怠れないものがあり、日銀としては、これまで同様、物価安定を基軸に据えた慎重な運営姿勢で臨んでいく所存である。

◎ 景気動向策についての見方

日銀が景気実勢について著しく警戒的な見方でないのは上述の通りである。しかし官・財界その他の方面ではこれと異なる見解もあり、利下げ措置そのものの効果についても批判的な見解は少なくない。

産業界は利下げを一応評価しているものの、これで消費、投資を強く刺激する効果は薄く、景気減速への歯止め効果も大きくないとみているようだ。また、バブルの再燃には懸念を抱きながらも、早急に第三段目の利下げに踏み切るべきだとする声もあり、今次の利下げについては「遅すぎた」とか、「下げ幅が小さすぎる」という率直な意見も聞かれる。

経企庁が11月上旬発表の法人企業調査並びに消費者動向調査の両調査（9月実施）によると、景気拡大のけん引後を果してきた設備投資並びに個人消費にはっきりとかげりが出てきた。91年度的全産業設備投資計画は前年度比4.8%に止まり政府見通し（名目7.9%増）の達成は困難。また今後年間の購買意欲を示す7～9月期の消費者態度指数は前期比マイナスとなり、今後の落ち込みを示唆している。

他方、通産省の鉱工業生産動向（9月文速報）によると、生産指数は12.7%で前月比0.2%上昇しているが、業種別にみて、前年水準を下回る業種数は前8月の8業種から今回は10業種へと増えている。通産省は生産の減速傾向は続いているとしている。

なお、日本経済研究センター調査によると、7～9月期の実質経済成長率は2年ぶりにマイナスとなる公算が大きくなった。すなわち7～9月期に前期比マイナス0.4%（年率換算マイナス1.5%）となった。これの主な寄与度をみると、内需は0.0%で横バイ、この内訳は設備投資は前期比（以下同じ）0.1%増、パルプ、紙等多くの産業分野で設備のストック調整が進んでいる。この傾向は今後も続くと思われる。一方個人消費は0.3%増と増えてはいるが、前期1.8%増からの落ち込みは大きい。乗用車等耐久消費財需要の減少が響いた。その他、住宅投資（3.3%減）は賃貸住宅の不振、分譲住宅の落ち込み等の影響が目立つ。こうした傾向は92年春まで続くともみている。

◎ 企業の減益と倒産

バブル景気崩壊の影響は企業業績の悪化として表面化しつつある。日経紙調査（中間決算発表の373社。3月期業績予想）によると、製造業の経常利益は前年比14.9%減の見直しとなった。とくに鉄鋼、自動車、電機、住宅、石油化学等の需要が鈍り、強気の生産、販売計画の見直しを迫られている。他方、株価急落で資本市場からの低利資金調達が困難化し、金融収支の逆調が減益に拍車している。

民間信用調査機関（東京商工リサーチ）の調査によると、10月の全国企業倒産状況は前年同月比65.8%増の1071件で、最近4年ぶりの月当り1000件突破を実現した。負債総額は前年同月比5.35倍の8035億円で、10月としての過去最大となった。これまでの倒産件数に比べ負債規模が異常に拡大する傾向から10月は倒産増加業種が広がったため件数、金額とも大幅増加となった。

販売不振、赤字累積等のいわゆる“不況型倒産”は438件で全体の40.9%、前年同月比では60%増となった。中小企業の金利負担・人件費負担増、大手メーカーの生産調整の影響等から今後は倒産分野は広がりつつ、増大すると予想している。

（11月20日、路材協・客員）

試験成績表について

和田 欣也

1. まえがき

路面標示用塗料がJIS化され20年が過ぎ、その性能などはよく理解されるようになりましたが、試験成績表の扱いについてのご質問が最近多く見られますので、その種類と試験方法などをご担当者の方々にご理解いただけるよう、JIS K 5665 3種についての当社の一例をご紹介します、今後の参考にしていただきたいと思います。

2. 試験成績表

試験成績表は、ロットナンバーが入らず各季節の生産開始から約5点の平均値を用い、その季節の間は同じ数値で提出されます。なお、耐候性については前年の実績から記入されております。これは施工前の品質証明として使用されております。

3. 試験結果報告書

試験結果報告書にはその使われ方に2種類あり、一つはロットナンバー入りの施工前の品質証明に、もう一つは施工後の品質証明に使用されます。

4. 試験方法

試験成績表については前述のように平均値で示されています。

試験結果報告書については、施工前の品質証明はJISに則っての通常試験の結果を報告致します。施工後の品質証明については、工事現場で塗装直前の塗料を金属製容器に採取した物を試料とし(図-1)、試験を行った結果を報告致します。この時採取する試料の量は最低1kg位必要となります。また採取試料の数は仕様書等で決められていることが多いのでそちらを御覧下さい。

次に路面標示用塗料3種の試験項目による試験方法と解説を、以下簡単に述べさせていただきます。詳しくはJIS K 5665や「解説路面標示材料」(改訂版)を御覧下さい。

① 比重

型枠に熔融塗料を流し込み、約20mmの立方体を作り、ノギスで縦、横、高さの寸法を測ります。次にこの立方体の重さを測り、この重さを縦、横、高さの寸法(体積)で割ったものが比重として記入されます。

この項目は塗料の性能には特に関係はなく、塗料の使用量推定に必要となります。

② 軟化点

約20mmの黄銅製のリングに塗料を充填し、この上に鋼球を載せグリセリン浴中で加温し、図-2の装置の底板に鋼球が着いた時の温度を軟化点として記入されます。

(図-3)

この項目は、塗料の温度に対する安定性と施工性を判定する目安となり、軟化点が低い温度の塗料を夏季に使用した場合は乾燥が遅れ易くなり、また、その逆に高い温度の物を冬季に使用した場合には乾燥が早くなりクラックや接着不良の発生が起り

易くなります。このため、この3種の塗料には冬材、夏材、および中間材と季節分けがされており。

③ 塗膜の外観

3種用アプリケーションを用い、溶融した塗料をアルミニウム板（約 150×70×1.5 mm）に塗付し、1時間放置後に、見本品と比較し、色の差が少ない時、合格として記入されます。（図-4）

④ 粘着性

③塗膜の外観と同じ試験片を用い、見本品と比較し粘着の程度に差が見られるかを指先で調べます。（図-4）

大差が見られない時、合格として記入されます。

この項目は、塗料の生産や溶融時に問題がなかったかの判定に使われ、粘着性のある塗膜は汚れの原因となります。

⑤ タイヤ付着性

3種用アプリケーションを用い、現場施工温度位に溶融した塗料を冷間圧延鋼板（約 300×150×1.6 mm）に塗布し、3分経過後試験用ロールを転がしタイヤに塗膜が付着していないと合格として記入されます。（図-5）

この項目は塗料の乾燥の早さを判定するもので、1種、2種とは大きく異なります。

⑥ 45度0度拡散反射率（白に限る）

③塗膜の外観と同じ試験片を用い、反射率測定装置で入射角45度、反射角0度の時の反射率を測定しその数値を記入します。（図-6）

この項目は、白塗料の視認性いわば白色度の度合いを判定する基準になります。

一般に数値が高い程明るく、白色視認性が良くなると見られます。

⑦ 黄色度（白に限る）

⑥45度0度拡散反射率と同時に、反射率測定装置で測定されます。（図-6）

この項目は白塗料の白さの度合いを判定し、測定結果が0.1を超える場合は黄味が強くなり、マイナスの数値になると青味が強くなります。

⑧ 耐摩耗性

溶融塗料を直径約 100mm厚さ約 5mmになるように型枠に流し込み試料を作り、これをテーバー摩耗試験機にかけその減量を 100回転当たり直し報告します。（図-7）

この項目は、摩耗耐久性を判断する目安となり、試験室のデータと実路面での結果とは多少の食い違いがみられますが、現段階ではこの方法が比較的实际の状態を再現していると考えられています。

⑨ 圧縮強さ

①比重試験と同じように約20mmの立方体を作り、縦、横の寸法を測り、断面積を求め20±1℃の雰囲気にて1時間以上放置後圧縮試験機で加圧し最大応力を求め、これを断面積で割る事により、最大圧縮強さを求めます（kg f / cm²）。これを S I 単位に変更するため 9.80665倍し、これを1000で割った数値が J I S で決められた K N（キロニュートン）/cm²となり、これを報告します。（図-8）

この項目は、走行車両などによる塗膜の交通荷重に対する耐破壊性、耐久性、及び脆さを判定する目安となります。夏材は高めに、冬材は低めに設計されます。

⑩ 耐アルカリ性

溶融塗料を約60×60×5mmの型枠に流し込み試料を作る。これを水酸化カルシウム飽和溶液に18時間浸しその変化を調べ、異常が見られない時、「異常なし」と報告されます。

この項目は、コンクリート路面への塗布の影響や、融雪材散布での影響が無いかを調べます。

⑪ 加熱残分

試料を細かく砕き約10gを秤量びんにとり、重さを測ります。これを105～110℃に加熱した恒温槽に3時間入れ、冷却後重さを測り、その残量を求めます。

残量を最初の重量で割り、100倍したものが加熱残分として報告されます。

この項目は、塗料を加熱することによって揮散する物質が在るかを調べます。3種の場合は180～200℃位に加熱して使用されているため揮散物質はほとんど見られません。

⑫ ガラスビーズ含有量

試料を細かく砕き約30gをコニカルピーカーに量りとります。これを溶剤で溶かし樹脂分や粉体分を洗い流します。乾燥後、塩酸を用い粒状の石灰石分を溶解し、ガラスビーズを抽出します。抽出ガラスビーズ重量を最初の試料重量で割り、100倍したものがガラスビーズ含有量として報告されます。

この項目は、塗料に混入されているガラスビーズの量を規定するもので、その含有量により1号及び2号に分けられております。

⑬ 耐候性

3種用アプリケーションを用い、溶融塗料をアスファルトブロック(約180×180×50mm)に塗り、直ちに6±1gのガラスビーズを一様に散布します。そして試験片を12か月暴露します。

12か月後同時に試験をした見本品と比較し、割れ、剥がれ、色の変化が大きくない時は合格として報告されます。(図-9)

この項目は時間がかかるため、6か月を1検査ロットとしてこの間に生産された各種類ごとに試料を抽出し試験を行います。

この項目は、施工後の変化を塗料的に見極めるもので、現場では摩耗しながらの変化状況になり判定ができません。また、この項目は試験結果報告書では記載されません。

5. おわりに

施工各社の担当の方に変更がおりのためか、お役所からのご質問への対応に時間がかかったり、よく飲み込めない質問があったり致しましたので、ここに、簡単に書類の数値の出し方と書類の種類の一例をご紹介致しました。今後の参考にいただければ幸いです。

参考資料

- J I S K 5 6 6 5 -1987 (路面標示用塗料)
- 「解説・路面標示材料」(改訂版)平成2年7月:路面標示材協会

(信号器材(株)技術部1課長・路材協技術委員)



図-1
現場試料採取の例

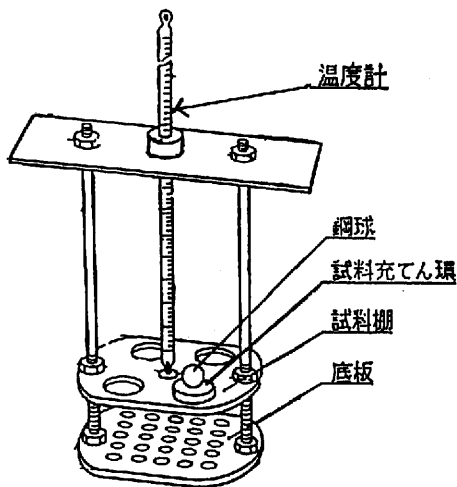


図-2
軟化点測定装置
の例

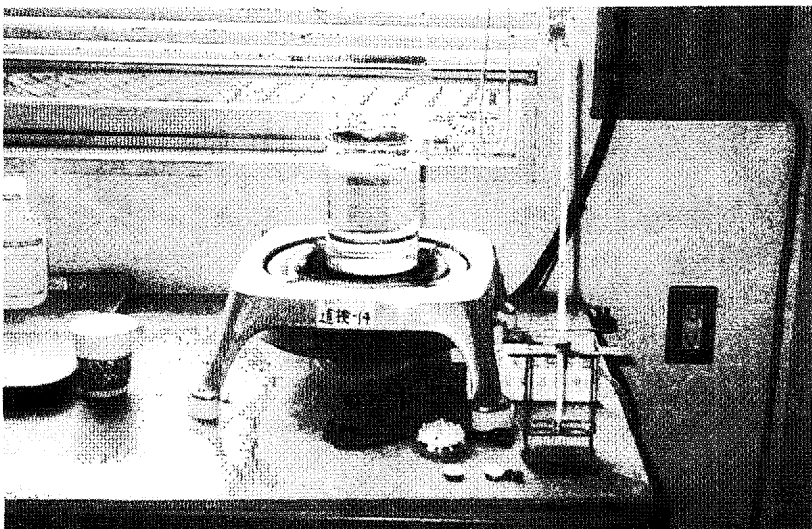


図-3
軟化点測定
の例

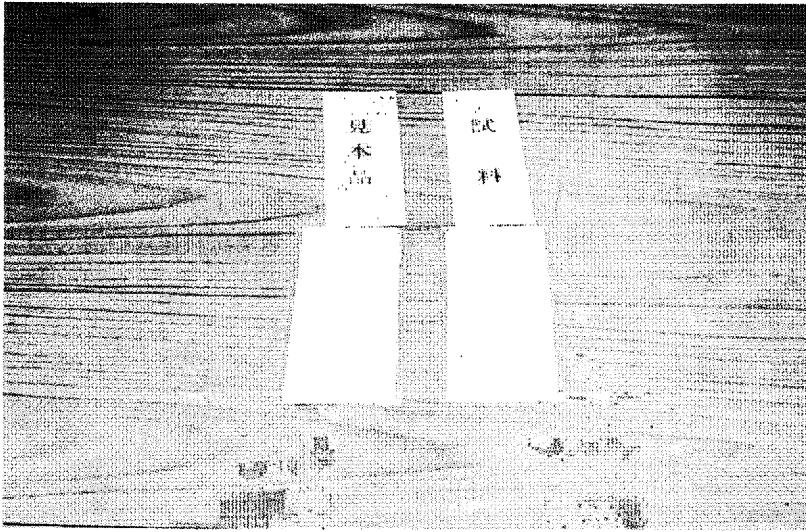


図-4
塗膜の外観、粘着
性の例

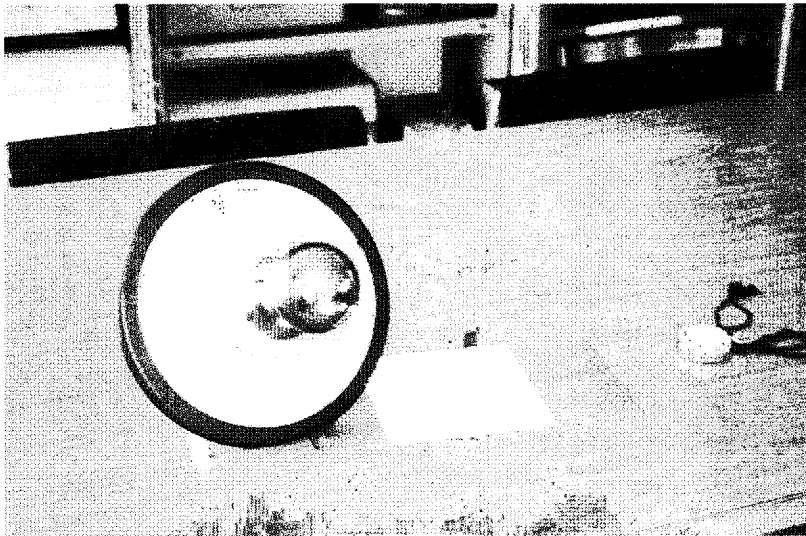


図-5
タイヤ付着性の例

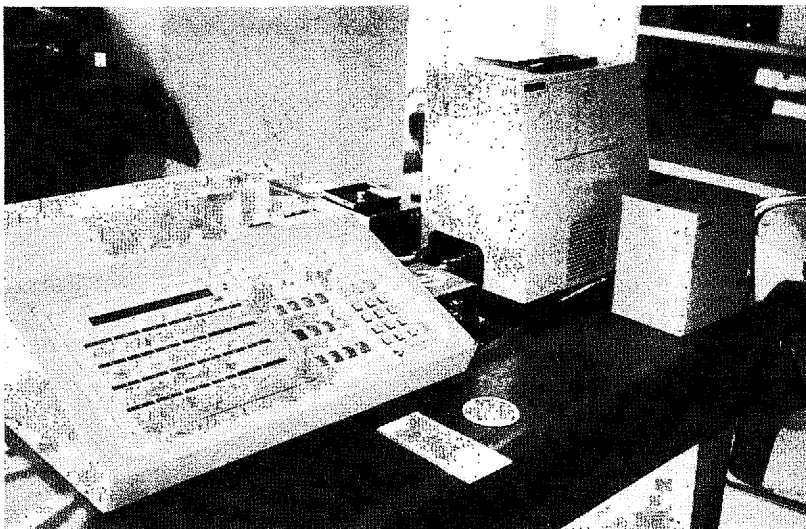


図-6
45度0度拡散反射
率、黄色度の例

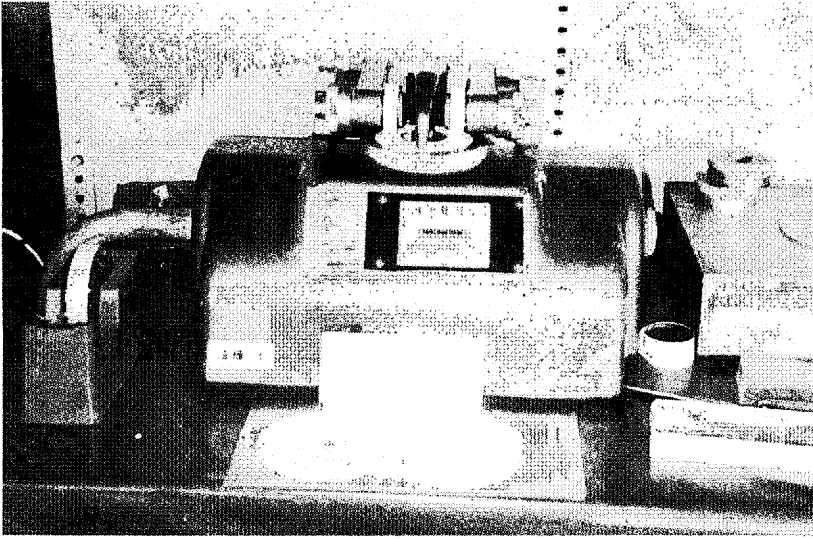


図-7
耐摩耗性の例

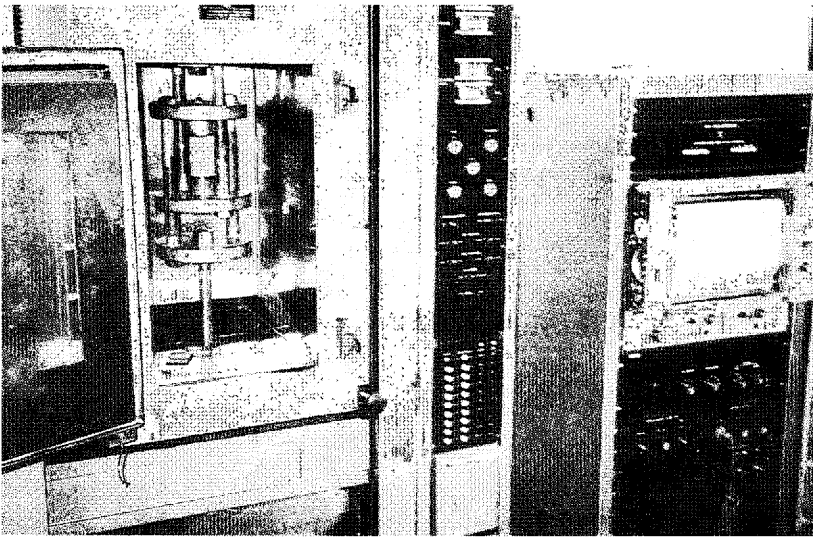


図-8
圧縮強さの例

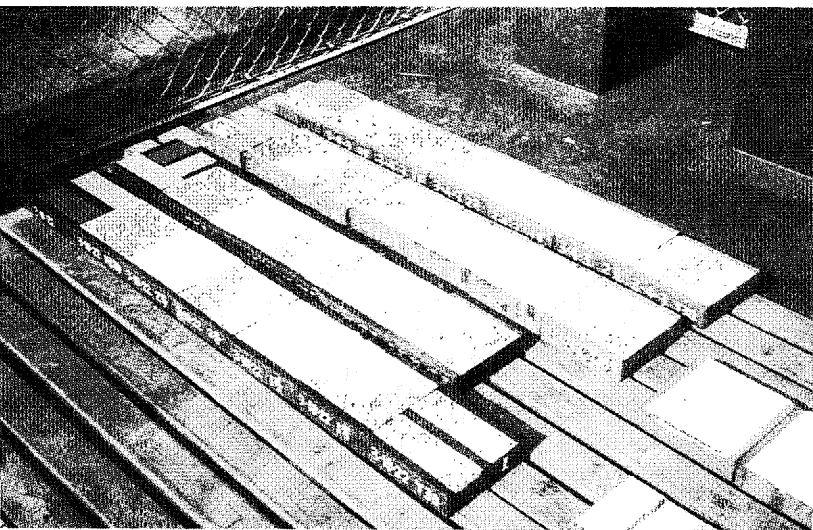


図-9
耐候性の例

日本無機化学工業株式会社

[会社の概要]

設 立	昭和18年12月
資 本 金	1億円
会社代表者	取締役社長 入江 功
従 業 員 数	100名
本 社	東京都板橋区舟渡3丁目14番1号
本 社 工 場	同上所在地
大 阪 支 店	大阪市中央区瓦町1丁目7番7号（愛媛ビル）
関 連 会 社	株式会社 ニックインダストリーズ NCメタルズ株式会社 株式会社 燕ハイケミカルズ
事 業 内 容	各種黄鉛、クロームパーミリオン、クロム系防錆顔料、MIO、 モリブデン系無公害防錆顔料、機能性加工顔料、 モリブデン・タングステン化合物及び工業薬品の製造販売

沿革と現況

弊社は、明治27年創設されました試薬及び工業薬品メーカーの入江製薬所と、昭和9年創設されました顔料及び工業薬品のメーカー東那工業所が、昭和18年合併し、日本無機化学工業株式会社として発足致しました。

戦後、昭和22年、本邦に於いて初めてモリブデンレッドの製造に成功し、「クロームバ

ーミリオン」という名称で上市し、その後昭和25年には、硝酸法による鮮明な黄鉛の製造にも成功し、需要家各位の期待に応え、業界の発展に寄与してまいりました。

昭和26年には同業他社に先んじて、日本工業規格表示工場に指定される名誉を担い、その後一貫してより良い、安定した品質の商品を提供する事を目指して需要家各位の御愛顧を賜ってまいりました。

溶着型道路塗料に使用載いています「サイナートイエロー」「サイナートレッド」は、10G色からバーミリオンの赤色系迄と幅広い品揃えをおこなっており、その特性である耐熱性、耐候性から、塗料、プラスチック等の多様な用途に応じて使用されています。

弊社は長年、顔料と工業薬品（モリブデン・タングステン化合物では、日本のトップメーカー）の二本建で製造を行ってきましたが、昨年、顔料と工業薬品をそれぞれの事業部として運営するべく機構改革を行い、各々の分野で、今後の需要家各位の幅広いニーズに対応致しますと共に、長年“品質の日本無機”と言われております評価に恥じない製品の供給に努めてまいるつもりです。

本年、「ヒューマニック21」と言う標語を掲げ、21世紀に向かっての人間性豊かな社会を作り出すために貢献出来る会社として、基盤づくりの第一歩を踏み出しました。多くの企業が、環境問題の厳しい現状に直面していますが、中でも顔料業界はその製造と廃棄物の面から、厳しい規制を受けております。弊社は公害問題に関しまして、常に早く、前向きに対処してまいりました。今後ともこの姿勢を続けますと共に、現商品に対しての安定供給と品質の向上を図り、更には、各種顔料の開発に力を注ぐ事が、需要家各位の御好意に報いる事と信じております。

長年、路面標示材協会及び会員の皆様と共に業界の発展の一助にと努めて参りましたが今後とも皆様の御指導を賜りますようお願いいたしますと共に、益々の御発展をお祈り申し上げます。

トーネックス株式会社

〔会社の概要〕

設 立	昭和62年11月30日
資 本 金	4 億円（平成 3 年11月）
会社代表者	取締役社長 出山 基
従業員数	48名
本 社	東京
工 場	川崎
研 究 所	横浜、川崎
営 業 所	大阪
関連会社	エクソン・ケミカル・イースタン社 東燃化学株式会社
営業品目	石油樹脂、ポリイソブチレン、ブチルポリマー、部分架橋ブチルゴム、 エチレン酢ビ共重合樹脂、合成ワックス、ブロック共重合体ゴム等の製 造、販売

沿革と現況

当社は昭和62年11月、製造販売において長い歴史と実績を誇るエクソン・ケミカル社と東燃化学株式会社の折半投資の合併会社として設立されました。

従来、石油樹脂ビジネスは昭和43年、日本で最初にC5系淡黄色石油樹脂を上市し、東燃化学（当時の東燃石油化学）が製造を行い、エクソンケミカルの日本法人であるエクソン化学（当時のエッソ石油、のちのエッソ化学）が販売してきました。

エクソンケミカルグループの石油樹脂は「エスコレッツ」の名称でアメリカのバトン・

ルージュ工場及びフランスのノートルダム・ド・グラベンション工場でも製造され、全世界にたやすく供給できる体制がしかれています。当社は東燃化学の石油化学プラントと直接パイプラインでつながっており、高品質な原料を効率的に受け入れられるようになっています。また、エクソンケミカルの永年にわたる技術に基づき高品質の製品を供給してきました。

当社は石油樹脂のみならず、粘接着剤分野で使用されるポリイソブチレン「ビスタネックス」、ブチルゴム、部分架橋ブチルゴム「エスコラント」、エチレン酢ビ共重合樹脂「エスコレン」、合成ワックス「エスコマー」、ブロック共重合体ゴム「ベクター」等の販売を行っております。

設立以来、当社は既存製品拡大、高付加価値製品の研究・開発、さらにはワールドワイドな研究体制と情報ネットワークを駆使した技術サービスを着実に進めてまいりました。

いま、より高度な産業と社会の実現に向けて、ニーズは益々多様化と高度化を強めています。当社は蓄積された信頼の技術と有利な企業ポジションを最大に生かして、常に世界市場のトレンドを迅速に掴んだ高機能・高品質製品の研究と開発を強力に進展しております。

石油樹脂「エスコレッツ」

エスコレッツ1000シリーズは、ナフサを高温で分解して得られるオレフィン系およびジオレフィン系の不飽和炭化水素を原料に用いて製造され、撥水性、粘着性、耐紫外線等に優れているため、感圧接着剤、ゴム配合剤、ロードマーキング、ホットメルト接着剤、ペイント等広範囲に使用されています。

川崎の開発研究所および鶴見の技術研究所においては、エクソンケミカルのアメリカおよびベルギーの研究所と密接な連携を持ち、製品開発・用途開発・技術サービス・基礎研究等を行い、常にお客様のご要望に応じた高品質・高機能の製品をお届け出来るよう努力を続けております。

石油樹脂のお問い合わせ先

本社営業部	03-3546-9651
大阪営業所	06-252-7923

事務局便り

1. 当協会理事の宮川興業(株)代表取締役社長 宮川勇氏は、今秋の叙勲で勲五等瑞宝章を受けられました。
2. 湘南化成(株)の協会理事は、桑山晴義氏から取締役社長 佐々木毅尚氏に変更の旨、届出がありました。(10月)
3. 東亜ペイント(株)の技術委員は、迫尾宏氏から大阪技術部道路塗料技術課長 影山和夫氏に変更されました。(10月)
4. 信号器材(株)の技術委員和田欣也氏は、技術部1課長になられています。
5. 業務委員会活動による路面標示用塗料需要調査は、各地区委員の協力で11月末に漸く集まり、直ちに本部集計と解析作業に移りつつあります。このところ標示材の量的不活発な状況が続く折柄、今回の解析は慎重を要すると考えられ、正会員内部資料として企業経営に役立ちたいものです。
6. 会員親睦ゴルフコンペで、この秋ふた月続いてホールインワンが起るといふ珍しいことがありました。17年間続いている「ゼブラーズ会」初の記録は、10月18日片山津CCで積水樹脂(株)藤吉亨氏により成され、翌月22日には九州地区合同業務会メンバーにて(株)キクテック新美賢吉氏が那覇CCで成されたものです。

余 滴

新しく宮沢政権が誕生し、実力派の新内閣をと期待したものの、このところの株式市場が示すとおり、経済・産業界のじり貧的な状況は少しももち直しが見られず、国内景気はどうみても今一つという感じが残る。いざなぎ景気に並ぶ約60か月の好調は、その長さからみれば一つの終えんを迎えて当然の頃であったわけで、落ち込むことも何の不思議がることもない。

だが我々、交通安全関連事業の関係者として、今年 of 道路交通事故統計諸数は死者数1万人を遂に越したことなどからどうやら昨年に近いものになるかも知れないように感じると、官・民あげでの交通安全対策努力が実ることの難しさと、要因を掘り下げて的確な対応が真に必要なことを思い知らされるものである。ここ3～4か月連続して標示材料の生産が前年を下廻っている現況からも、また全分野の塗料年間需要予想が近時大きく下方修方に追い込まれたことから、つい勝手な気持をもつ始末と相成るゆえんです。今回、早田氏からこの点、別の側面からの巻頭文を頂き、ありがとうございました。

なお、「賛助会員会社プロフィール」は今回2社頂戴でき、次回を最終に予定しています。

(1)