



No.156

令和4年1月20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3-27-1 (大洋ビル)

〒101-0025 Tel (03) 3861-3656

Fax (03) 3861-3605

目次

令和4年を迎えて.....	理事 斎藤 明	1
会員会社一覧		4
持続可能な開発目標 (SDGs) と公共調達 (SPP)		
.....	技術委員会	5
事務局便り・余滴		14



令和4年を迎えて

理事 斎藤 明

謹んで新春のお喜びを申し上げます。2022年を迎え、当協会の活動につきまして、会員ならびに賛助会員の皆様、および関係各位からの格別なご支援とご高配を賜り、改めて厚く御礼を申し上げます。

昨年も2020年同様に依然猛威を振るう、新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の世界的流行が続き、経済活動が停滞するなどの打撃を被りながらも、1年間延期となっておりました東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が一部無観客では

ありましたが無事に開催されました。

世界では、ばらつきがあるものの、コロナ危機からの経済の落ち込みから回復の動きを続けており、ワクチン普及による重症化率の抑制から、防疫措置の緩和が進んでおりますが、一部の地域ではいまだ感染防止措置を余儀なくされている状態です。

日本経済においては感染拡大の中、緊急事態宣言が断続的に発令されたものの、消費は回復傾向にあり、ワクチン接種も進み、今後早期にて経済の正常化の回復を期待できると思われます。また9月には、新たに岸田内閣が発足し、今後の構造改革に期待が持たれておりますが、コロナ禍により、国内外を問わず製品、部材、原材料の不足や価格上昇等が経済回復を遅らせる要因となっており、路面標示塗料においても大きな打撃を受けております。

私どもの事業と関わり合いが深い道路交通においては、令和3年3月に第11次交通安全基本計画（令和3年度～令和7年度 5か年）が内閣府より発表されており、①24時間死者数を2,000人以下②令和7年までに重傷者数を22,000人以下とする目標としております。対策としましては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持等を柱とし、高齢者、子供の安全確保、歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上、生活道路における安全確保、交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進、地域が一体となった交通安全対策の推進に視点がおかれております。

また、同年8月に国土交通省と警察庁より、生活道路における人優先の交通安全強化のための「ゾーン30プラス」を連携して推進していくことが発表されております。生活道路にて防護柵やハンプといった物理デバイスを設置し、最高速度30km/hの規制をし、人優先の安全・安心な通行空間の整備を進めていくものであります。通学路などにおける安全対策を目的に、全国において横断歩道をハンプとして嵩上げする「スムーズ横断歩道」も設置されています。

このような施策への重点対策項目におかれている「人優先の安全安心な通行空間」を構築することは、政府が目標とする死傷者数及び重傷者数を低減できる事に直結していると考えられ、通行空間下における路面標示の持つ意味は、道路利用者の交通を円滑に誘導するための情報発信源として、非常に重要な役割を担っていると改めて感じております。これまで、当協会としましても様々な機能、性能を持ち合わせた路面標示を提供、提案してまいりましたが、路面標示は比較的低コストで交通環境の整備、改善に効果があると考えております。

車両の自動運転システムや安全走行支援システム化等の高度な技術革新が進む中で、どのような走行環境下においても、容易に認識でき高機能、高性能、高耐久、環境に配慮した路面標示を普及させ、道路利用者の安全性向上、交通事故の低減ならびに世界一安全な道路交通の実現を目指し取り組んでいくことが、当協会における今後の責務であると考えております。

最後となりますが、関係各位におかれましては、当協会活動へのご理解、ご協力を賜りますとともに、引き続きご指導のほどよろしくお願い申し上げます。

(信号器材株式会社 生産本部開発部 部長)

路面標示材協会

会員会社

会社名	〒	住 所	電話／FAX
アトミクス(株)	174-8574	板橋区舟渡3-9-6	03-3969-1552 03-3968-7300
大崎工業(株)	593-8311	大阪府堺市西区上89番地	072-272-1453 072-274-1810
(株)キクテック	457-0836	名古屋市南区加福本通1-26	0569-48-1146 0569-48-6440
信号器材(株)	211-8675	川崎市中原区市ノ坪160	044-411-2191 044-422-1543
神東塗料(株)	135-0016	江東区東陽3-23-22 東陽プラザビル5階	03-5690-0541 03-5690-0553
積水樹脂(株) 交通・景観事業部	105-0022	港区海岸1-11-1 (ニューピア竹芝ノースタワー 5階)	03-5400-1847 03-5400-1804
(株)トウベ	592-8331	大阪府堺市西区築港新町1-5-11	072-243-6445 072-243-6407
日本ライナー(株)	135-0007	江東区新大橋1-8-11 大樹生命新大橋ビル7階	03-5638-7431 03-5638-7434
レーンマーク工業(株)	731-1142	広島市安佐北区安佐町 大字飯室字森城6864-18	082-835-2511 082-835-2513

賛助会員会社

会社名	〒	住 所	電話／FAX
日本ガラスビーズ協会	541-8566	大阪市中央区久太郎町4丁目1-3 ユニチカ株式会社 大阪本社 ガラスビーズ営業部内	06-6281-5288 06-6281-5285
日本ゼオン(株)	100-8246	千代田区丸の内1-6-2 新丸の内センタービルディング	03-3216-2342 03-3216-0504
東邦顔料工業(株)	174-0043	板橋区坂下3-36-5	03-3960-8681 03-3960-8684
(株)エヌ・アイ・シー	541-0041	大阪市中央区北浜2-3-6 (北浜山本ビル7F)	06-6232-2123 06-6232-0115
大日精化工業(株)	103-8383	中央区日本橋馬喰町1-7-6	03-3662-7111 03-3669-3924
早川商事(株)	103-8350	中央区日本橋小舟町6-1	03-3662-6711 03-3662-1657

持続可能な開発目標 (SDGs) と公共調達 (SPP)

路面標示材協会 技術委員会

持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals) という言葉は、SDGs (エス・ディ・ジーズ) と略されて、ご存じない方はいないと思います。2015年までの目標として2001年にまとめられたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継です。SDGs は2015年9月の国連サミットで採択されたもので、国連加盟193ヶ国が地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓い、2016年から2030年の15年間で達成するために掲げた目標です。

MDGsとSDGsの違いは、MDGsが国連や政府が取組主体だったのに対し、SDGsは国や自治体だけではなく民間企業や一人ひとりとしています。またその目的が、MDGsは主に発展途上国の課題解決を目的としていたのに対して、SDGsは発展途上国だけでなく先進国の課題も解決することを目的としています。つまりSDGsは先進国である日本や、企業や団体、私たち一人ひとりまで、全ての立場の人全員の目標と考えることができます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



SDGsには、17の大きな目標と、それらを達成するための具体的な数値や、到達点が表示された169のターゲットで構成されています。日本政府をはじめ、日本人ひとりまでもがSDGsに掲げられた政策目標に貢献し、どのように変革していくのが問われています。

17の目標の中で我々の事業に深く関連しているのが、公共調達について記述されている目標12『つくる責任 つかう責任』です。公共調達においては、法令遵守さえ徹底すれば済むとされる時代ではなく、持続可能な社会に向けた戦略的な政策手段として何ができるのかが問われ、その成果が期待されています。

本稿は、SDGsの目標12『つくる責任 つかう責任』に示された持続可能な公共調達の情報発信とともに、行政機関など公的機関の政策目標や役割を知り、環境負荷低減について考える機会となることを期待し、寄稿します。

SDGsの目標12「つくる責任 つかう責任」

日本の経済成長はわたしたちの生活を豊かなものにしました。この生活はたくさんの資源やエネルギーを消費して、大量生産・大量消費することで成り立っています。このような生産と消費の仕組みは地球に大きな負担となっていて、豊かさを得ることと引き換えに、地球環境にさまざまな影響が現れています。

1970年代以降、地球の生態系が1年間に生み出すことができる資源の量より、人類全体が1年間暮らしていくために消費する資源の量の方が多い状態が続いています。

人間がどれだけ地球資源に頼っているかを表す指標：エコロジカル・フィットプリントより算出した値によると、現在の人類全体の生活を支えるには、地球が1.6個必要だそうです。ちなみに、現在の日本人と同じ生活スタイルを世界中の人がしたとしたら、地球が2.8個必要になるそうです。

つまり、わたしたちの生活は、魚を獲りすぎたり、森を切りすぎたりして、未来の資源やエネルギーを先に使ってしまうことによって成り立っているのです。地球1個分で生きていくための持続可能な政策や私たちの意識改革が求められています。

そこで我々に課された目標の一つとして、SDGsでは目標12『つくる責任 つかう責任』が設定されています。『つくる責任 つかう責任』とは、持続可能な生産と消費を行うための目標です。

目標12『つくる責任 つかう責任』のターゲット

持続可能な生産と消費は、社会の生産と消費のあり方に変革を迫るものです。生産者も消費者も、地球の環境と人々の健康を守るよう、責任ある行動が求められています。

SDGsの具体的な到達点を示す169のターゲットには、それぞれの目標ごとに番号が付けられています。算用数字のターゲットは各目標の具体的な課題の達成を示し、アルファベットのターゲットはこれら課題の達成を実現するための手段や措置について示されています。目標12『つくる責任 つかう責任』のターゲットは11個設定されています。

この11のターゲットの中で注目するのが 12.7「持続可能な公共調達：Sustainable Public Procurement (SPP)」です。SPPは「国の政策や優先されることにしたがって、国や自治体がものやサービスを買うときには、それが持続可能な形で行われるようすすめる」ことを課題の達成としています。

世界の「持続的な公共調達」(SPP)

国際的組織の考える「持続可能な公共調達」の定義を紹介します。

ここでは、ヨーロッパの地方自治体で構成される持続可能な公共調達のためのネットワークProcura+ (European Sustainable Procurement Network) と「持続可能な公共調達プログラム10年計画 (The 10-Year Framework of Programmes on Sustainable Public Procurement)」のリーダーとなっている国連環境計画 UNEP (United Nations Environment Programme) を例に見ていきます。

Procura+ (2016) は、「SPPは、組織が購入する商品とサービスがライフサイクルコストに基づいて価値があり、その組織のためだけでなく環境、社会、経済に対しても便益を発生させるものであることを確実にするという意味である。持続可能な調達をするために、それぞれの購入において、短期的な必要性以上を目標とし、長期的なインパクトを考慮する」としています。即ち、「持続可能な調達は、効率性、気候変動、社会的責任、そして経済的等の“資源”に繋がるより大きな目標に反映されることを確実にする」と定義しています。

UNEP (2013) は、SPPは「市場にイノベーションと持続可能性をもたらすものであり、政府はそれを通じて、温室効果ガス排出削減、エネルギー・水資源効率の改善、リサイクルの促進といった環境の政策目標達成に導けるとともに、貧困・不平等の削減、労働基準の改善といった社会的便益ももたらす。経済的観点からも所得創出、コスト削減、技能・技術移転を支援するもの」としており、持続可能な開発という観点から、「組織に対して便益を生み出すのみならず、社会や経済に便益をもたらす、環境負荷を最小化する、ライフサイクル全体を基盤としたValue for Money（金額に見合った価値）を実現する手法により、組織が製品、サービス、労働、公共事業への需要を満たすプロセス」と定義しています。

どちらもSPPは、環境的、社会的、経済的に有益になるようすすめること、と定義していることが分かります。

日本の公共調達

日本の公共調達は、以前より「価格以外の観点」から捉えられています。2000年に環境負荷低減に資する製品・サービスの調達の推進を目的に「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」（通称「グリーン購入法」）が施行されました。また、公共工事入札制度では、1999年地方自治法施行令改正で「総合評価落札方式」が導入され、技術的能力や災害協定・ボランティア活動による地域貢献実績、環境への配慮など企業の社会的責任（CSR）など、価格以外のいくつかの要素を総合的に評価し、落札者を決定しています。そこで最も評価されるのは地域貢献ですが、環境負荷削減への言及も高まっています。

2016年12月に日本政府が発表した SDGs実施指針と具体的施策には、SPPは含まれていませんが、基本契約や計画等での明文化を検討している自治体もあり、公共調達に持続可能性を組み込む動きが進んでいます。

横浜市をさきがけとする自治体による企業認定制度の創設が広がっています。これはCSR推進支援のために、地域貢献活動などに取り組んでいる企業を一定の基準で認定し、その企業の成長・発展を自治体が支援する制度です。この制度は地域のSPPに着目した事例です。

SPPは民間企業の意識改革や、経済慣行全般にも、効果的なインセンティブとインパクト、イノベーションと持続可能性をもたらすものであり、公的機関はSPPを

通じて、温室効果ガス排出削減、エネルギー・水資源効率の改善、リサイクルの促進といった環境の目標達成に導けるとともに、貧困・不平等の削減、労働基準の改善といった社会的便益ももたらします。経済的観点からも所得創出、コスト削減、技能・技術移転を支援するものでもあるのです。

その後も、持続的に利用出来るような物を購入する事で公共調達の資金が節約出来、持続的に公共調達が行え、環境に配慮しながら経済を循環させるグリーン経済へとシフトする事が出来るのです。

ライフサイクルアセスメント（LCA）

環境負荷や温室効果ガスの評価方法の一例をご紹介します。ライフサイクルアセスメント（Life Cycle Assessment）とは、製品やサービスの原料調達から、生産・流通、さらには廃棄・リサイクルに至るまでの一連のライフサイクルにおける環境負荷を、定量的に算定するための手法です。頭文字を取って略し「LCA」と呼ばれ、「ライフサイクル評価」とすることもあります。

LCAはISO（国際標準化機構）が環境マネジメント国際規格として規定したISO14000シリーズの中で、国際規格ISO14040～14049などにより標準化されています。環境問題が日々、ニュースやメディアなどで取り上げられる機会が増えた時代の流れを受け、さまざまな企業がLCAを実践しています。ISOで規定されたLCA技法の枠組みを図1に示します。

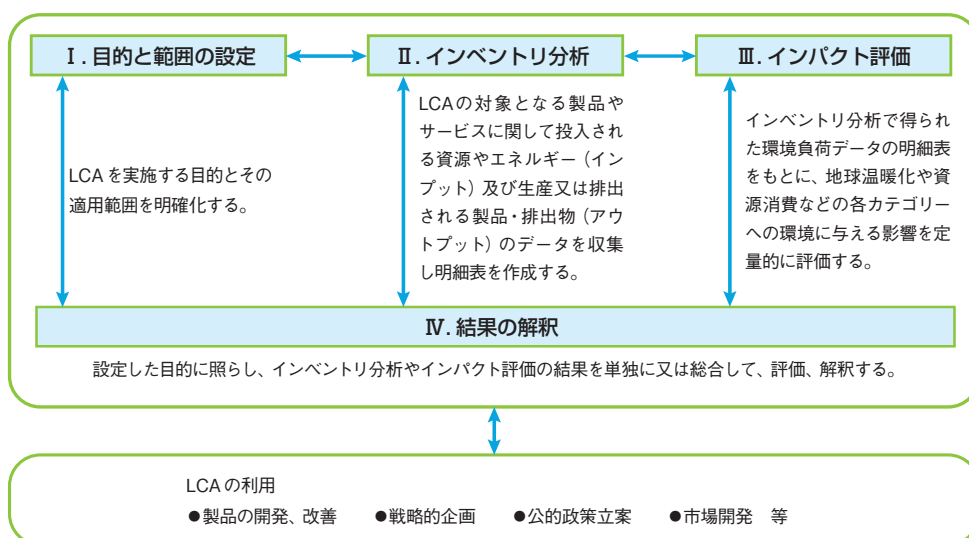


図1 ライフサイクルアセスメント技法の枠組み

図2はある製品のライフサイクルの例で、二酸化炭素（CO₂）の排出に着目しています。製品に関連するCO₂の排出量を把握・削減する場合、まず思い浮かぶのが「生産」工程でしょう。でも、その上流には「資源採掘」「原料生産」という工程が、下流には製品の「施工」、廃棄物の「処理・処分」という工程がつながっています。これら全体がライフサイクルのシステムであり、各工程からCO₂が排出される可能性があります。生産でのCO₂が小さくても、上流や下流でのCO₂が大きい場合もあり、これを見逃さないのがLCAです。

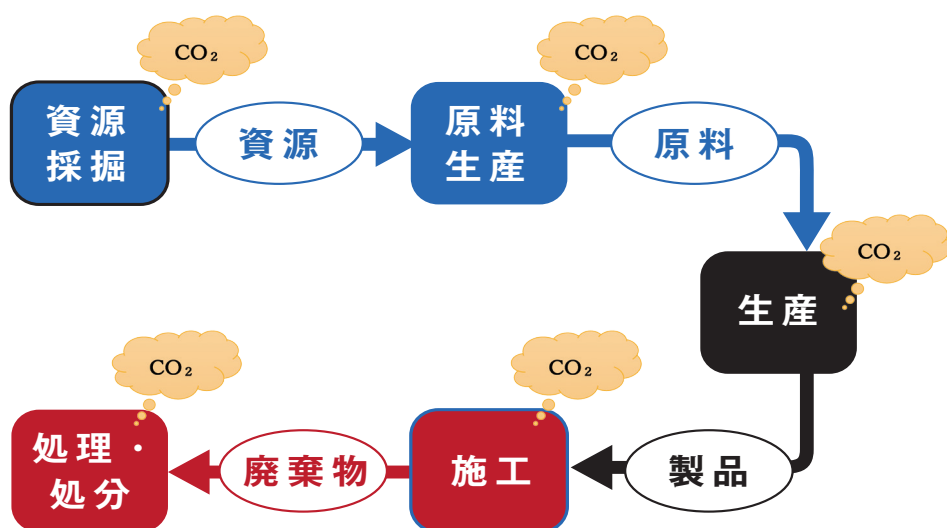


図2 製品のライフサイクル

図3は、機能が同じ製品AとBに関連するCO₂排出量を、LCAを用いて比較した例です。生産段階のみに着目すると製品Bの方がAよりCO₂排出量が少ないが、ライフサイクル全体を通してみると、逆に製品Aの方が、CO₂排出量が少なくなっています。

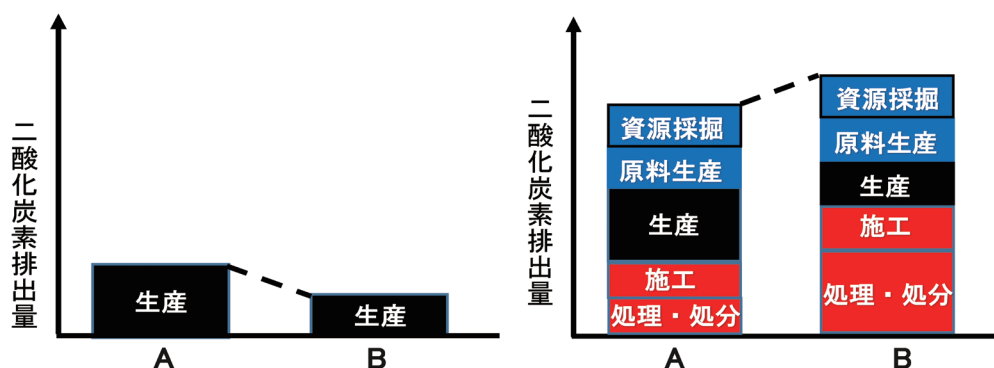


図3 製品に関する二酸化炭素排出量の比較

このようにして、LCAは、製品・サービスのライフサイクル全体での環境負荷を明らかにすることにより、より環境に配慮した製品・サービスを検討するための有用なデータを得られ、製品の開発・改良を環境問題への対策につなげることができます。公共調達品に活用させることで環境負荷の少ない製品を選別できるのです。

日本の政策目標と取組み

2020年10月26日、日本政府は菅義偉内閣総理大臣の就任後初の所信表明演説で、「我が国は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことをここに宣言する」と表明しました。また、2021年4月22日の政府の地球温暖化対策推進本部の会合で、「2030年に向けた温室効果ガスの削減目標について、2013年度に比べて46%削減することを目指す」と述べました。

企業が自らの事業の使用電力を100%再エネで賄うことを目指す国際的なイニシアティブ（RE100）という取り組みがあり、世界や日本の企業が参加しています。環境省は、2018年6月にRE100に公的機関としては世界で初めてアンバサダーとして参画し、RE100の取組の普及のほか、自らの官舎や施設での再エネ電気導入に向けた率先的な取組やその輪を広げています。

未来の世代に安心して暮らせる、持続可能な経済社会を受けつぐため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けた取り組みが各所で進んでいます。環境負荷低減を到達するため、各自できることから取り組むことが大切です。

本寄稿が路面標示材に係る皆様のお役に立てることを祈念するとともに、ご指導いただいた皆様、日常の議論を通じて多くの知識や示唆を頂戴しました皆様に感謝致します。

【参考サイト】

- SDGs実践のための情報発信サイト（SDGs media）
- 持続可能な開発目標 カラーホイールを含むSDGsロゴと 17のアイコンの使用ガイドライン（SDGs media）

- すべての企業が持続的に発展するために 資料編 [第2版] (環境省)
- SDGs時代における持続可能な公共調達 (一般財団法人CSOネットワーク)
- SDGs総研 ニュース・コラム (持続可能な公共調達から考えるSDGs) (SDGs総研)
- 工事調達における総合評価落札方式の運用ガイドライン (国土交通省 中部地方整備局)
- 持続可能性評価の方法論とその展開：評価分野・フレーミング・マネジメントへの活用 (独立行政法人国立環境研究所 田崎 智宏ほか)
- LCAの概要 (社団法人産業環境管理協会)
- 温室効果ガス総排出量 算定方法ガイドライン Ver. 1.0 (環境省)
- ライフサイクルアセスメント (LCA) (一般財団法人 日本化学工業協会)
- H15年度経済産業省産業技術環境局リサイクル推進課委託事業「環境ビジネス人材教育・循環ビジネスアドバイザー派遣事業」研修用テキスト ライフサイクルアセスメント (社団法人産業環境管理協会)
- LCAの概要 (社団法人産業環境管理協会)
- LCAとカーボンフットプリント –カーボンフットプリントの考え方– (社団法人産業環境管理協会 石塚明克)
- 循環・廃棄物のまめ知識「ライフサイクルアセスメント (LCA)」(独立行政法人国立環境研究所)

(文責 株式会社 キクテック 松尾 明人)

路面標示材料（赤本）

JIS K 5665：2018「路面標示用塗料」改訂に伴う最新の規格・基準や、新施工法に合わせた第6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
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
高視認性標示
水系路面標示用塗料
路面標示塗料用ガラスビーズ
路面標示の反射輝度値
その他の路面標示用材料（貼付け式、埋設式、等）

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、ふくれ現象
路面標示の汚れ
塗膜の変形（溶融型塗料）
路面標示用塗料（1種、2種）のにじみ
熱履歴による溶融型塗料の品質低下

B5版 約220頁（頒価3,000円）（送料共）

路面標示用語（改訂版）

1. はじめに

路面標示業界（標示工事業も含めて）でよく使われる「言葉」、即ち専門用語あるいは中間言葉、隠語符牒の類をできるだけ多く集めて解説を加えた、「用語解説書」。

2. 解説の基本方針

- ①解説の基本態度はできるだけ不偏であること。
- ②解説に当っては実現性と合理性を重視する。
- ③表現は、平易と簡潔とすること。
- ④解説に複数の意見があるときは、委員会の合議にかけ調整すること。
- ⑤追加用語については、その説明の根拠を明確にすること。

B5版約60頁（頒価1,500円）（送料共）

申込みは **路面標示材協会事務局**
下記FAXにてお願いいたします。

東京都千代田区神田佐久間町3-27-1
大洋ビル
（TEL.03-3861-3656）
（FAX.03-3861-3605）

		申込日	令和	年	月	日
【住 所】（〒 - ）		【部 数】	材料			
【会社名】			冊			
【部署名】		用語集				
【お名前】		冊				
【TEL】						
【FAX】						
お支払い方法		請求書必要				

令和3年中の交通事故死者数について

(警察庁報道発表資料(2022.1.4)より抜粋)

事務局

1 交通事故発生状況の推移(昭和23年～令和3年 抜粋)

年			発生件数 (件)		負傷者数 (人)		死者数 (人)		人口10万人当たり	
			指数		指数		指数		死者数 (人)	指数
昭和	23	年	21, 341	---	17, 609	---	3, 848	23	4. 93	30
	30		93, 981	---	76, 501	---	6, 379	38	7. 22	44
	35		449, 917	---	289, 156	29	12, 055	72	12. 97	79
	40		567, 286	---	425, 666	43	12, 484	74	12. 85	79
	45		718, 080	100	981, 096	100	16, 765	100	16. 33	100
	50		472, 938	66	622, 467	63	10, 791	64	9. 81	60
	55		476, 677	66	598, 719	61	8, 760	52	7. 54	46
	60		552, 788	77	681, 346	69	9, 261	55	7. 70	47
平成	元	年	661, 363	92	814, 832	83	11, 086	66	9. 03	55
	5		724, 678	101	878, 633	90	10, 945	65	8. 79	54
	10		803, 882	112	990, 676	101	9, 214	55	7. 30	45
	15		948, 281	132	1, 181, 681	120	7, 768	46	6. 10	37
	20		766, 394	107	945, 703	96	5, 209	31	4. 08	25
	25		629, 033	88	781, 492	80	4, 388	26	3. 44	21
	30		430, 601	60	525, 846	54	3, 532	21	2. 79	17
	令和		元	年	381, 237	53	461, 775	47	3, 215	19
2		309, 178	43		369, 476	38	2, 839	17	2. 25	14
3		305, 425	43		361, 768	37	2, 636	16	2. 09	13

注 1 指数は、昭和45年を100とした値である。

2 交通事故件数、負傷者数、死者数及び人口は、昭和46年以前は沖縄県を含まない。

3 令和3年の発生件数及び負傷者数は、交通事故日報集計システムにより集計された速報値である(12月末現在)。

2 月別交通事故死者数の推移(昭和23年～令和3年 抜粋)

年	月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	上半期計	7月	8月	9月	10月	11月	12月	下半期計	年間合計
平成23年(2011)		333	363	383	378	346	347	2,150	365	410	378	472	431	485	2,541	4,691
平成24年(2012)		326	325	342	341	310	302	1,946	347	392	373	440	435	505	2,492	4,438
平成25年(2013)		347	339	334	345	332	314	2,011	332	374	366	381	432	492	2,377	4,388
平成26年(2014)		355	307	311	313	322	317	1,925	325	301	345	400	377	440	2,188	4,113
平成27年(2015)		346	308	317	320	314	287	1,892	333	340	339	391	379	443	2,225	4,117
平成28年(2016)		349	261	321	309	323	264	1,827	294	328	309	376	350	420	2,077	3,904
平成29年(2017)		282	288	303	244	282	276	1,675	314	310	299	343	372	381	2,019	3,694
平成30年(2018)		318	245	282	270	253	235	1,603	280	296	279	338	326	410	1,929	3,532
令和元年(2019)		265	210	261	266	210	206	1,418	229	278	293	313	328	356	1,797	3,215
令和2年(2020)		262	247	239	213	194	202	1,357	191	197	243	273	280	298	1,482	2,839
令和3年(2021)		198	207	210	198	183	202	1,198	230	193	207	273	251	284	1,438	2,636
	増減数	-64	-40	-29	-15	-11	0	-159	39	-4	-36	0	-29	-14	-44	-203
	増減率	-24.4	-16.2	-12.1	-7.0	-5.7	0.0	-11.7	20.4	-2.0	-14.8	0.0	-10.4	-4.7	-3.0	-7.2
	1日当たり	6.4	7.4	6.8	6.6	5.9	6.7	6.6	7.4	6.2	6.9	8.8	8.4	9.2	7.8	7.2

注 増減数(率)は、前年と比較した値である。

3 都道府県別交通事故死者数（令和元年～令和3年）

都道府県		死者数			人口10万人当たり死者数		
		令和元年	令和2年	令和3年	令和元年	令和2年	令和3年
北海道		152	144	120	2.88	2.74	2.30
東	青森	37	28	29	2.93	2.25	2.34
	岩手	45	46	35	3.63	3.75	2.89
	宮城	65	44	42	2.81	1.91	1.82
	秋田	40	37	28	4.08	3.83	2.92
北	山形	32	30	24	2.94	2.78	2.25
	福島	61	57	49	3.27	3.09	2.67
東京		133	155	133	0.96	1.11	0.95
関	茨城	107	84	80	3.72	2.94	2.79
	栃木	82	60	56	4.21	3.10	2.90
	群馬	61	45	50	3.13	2.32	2.58
	埼玉	129	121	118	1.76	1.65	1.61
	千葉	172	128	121	2.75	2.05	1.93
	神奈川	132	140	142	1.44	1.52	1.54
東	新潟	93	64	47	4.14	2.88	2.14
	山梨	25	21	32	3.06	2.59	3.95
	長野	65	46	45	3.15	2.24	2.20
	静岡	101	108	89	2.76	2.96	2.45
中	富山	34	26	29	3.24	2.49	2.80
	石川	31	40	26	2.71	3.51	2.30
	福井	31	41	26	4.01	5.34	3.39
	岐阜	84	43	61	4.21	2.16	3.08
部	愛知	156	154	117	2.07	2.04	1.55
	三重	75	73	62	4.19	4.10	3.50
近	滋賀	57	49	37	4.04	3.47	2.62
	京都	55	49	51	2.12	1.90	1.98
	大阪	130	124	140	1.48	1.41	1.58
	兵庫	138	110	114	2.52	2.01	2.09
畿	奈良	34	25	39	2.54	1.88	2.94
	和歌山	33	18	31	3.53	1.95	3.36
中	鳥取	31	17	19	5.54	3.06	3.43
	島根	25	18	10	3.68	2.67	1.49
	岡山	75	62	57	3.95	3.28	3.02
	広島	75	71	70	2.66	2.53	2.50
国	山口	45	42	34	3.28	3.09	2.53
	徳島	41	20	32	5.57	2.75	4.45
	香川	47	59	37	4.89	6.17	3.89
	愛媛	42	48	50	3.11	3.58	3.75
四	高知	33	34	25	4.67	4.87	3.62
	福岡	98	91	101	1.92	1.78	1.97
	佐賀	34	33	23	4.15	4.05	2.83
	長崎	33	34	27	2.46	2.56	2.06
九	熊本	69	46	39	3.93	2.63	2.24
	大分	41	43	36	3.58	3.79	3.20
	宮崎	39	36	30	3.61	3.36	2.80
	鹿児島	61	53	47	3.78	3.31	2.96
州	沖縄	36	22	26	2.49	1.51	1.77
					2.54	2.25	2.09
全 国		3,215	2,839	2,636			

注 算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの））による。

事務局便り

1. 会員の異動

- 協会副会長は、大崎工業株式会社 土谷 高正氏から大崎工業株式会社 嶋田 勝氏に代わりしました。
- アトミクス株式会社の協会理事は、花形 裕透氏から宮里 勝之氏に代わりしました。
- 神東塗料株式会社の協会理事は、直江 弘一氏から西中村 康生氏に代わりしました。
- 日本ライナー株式会社の技術委員は、菊地 徹吉氏から有吉 正裕氏に代わりしました。

2. 正会員の退会

- 太洋塗料株式会社は、2021年3月31日付けで退会されました。

3. 委員会活動

- 業務委員会
 - 令和2年度の都道府県別 路面標示用塗料の出荷量調査・分析を行いました。
 - 「耐久性標示用塗料の開発」をテーマ化、調査し、今後の標示材のあり様について検討しています。
- 技術委員会
 - 「耐久性標示用塗料の開発」をテーマ化し、技術的試験を開始しました。
 - 路材協会報No.156号に「持続可能な開発目標（SDGs）と公共調達（SSP）」を寄稿しました。
 - 「屋外暴露耐候性試験」の課題点および代替試験方法について、（一財）日本塗料検査協会の協力をいただき検討しております。

余滴

生活道路における運転マナーの向上、歩行者優先の徹底は、交通問題の一つの重要な位置を占めると考えられます。昨年6月28日、千葉県八街市で下校途中の小学生の列にトラックが突っ込むといういたましい事故で児童2人が死亡、児童5人が死傷しました。

この事故は飲酒運転の根絶と共に危険な通学路を如何に改善するかという再発防止に向けた課題を残しました。この事故を受けて警察庁は、8月4日に飲酒運転の根絶に向けた使用者対策や取り締まり強化を都道府県警察本部に発出されました。また国は、危険な個所を抽出し安全対策を講ずるよう自治体などに通知し、点検と対策の検討が進められておられます。弊協会は、事故防止施設の設置等、行政機関と協力し、一日でも早く安全安心な生活道路、通学路となるよう標示材を通じて貢献して参ります。

路面標示材協会

TEL：03-3861-3656

FAX：03-3861-3605

<https://www.rozaikyo.com> E-mail：info@rozaikyo.com