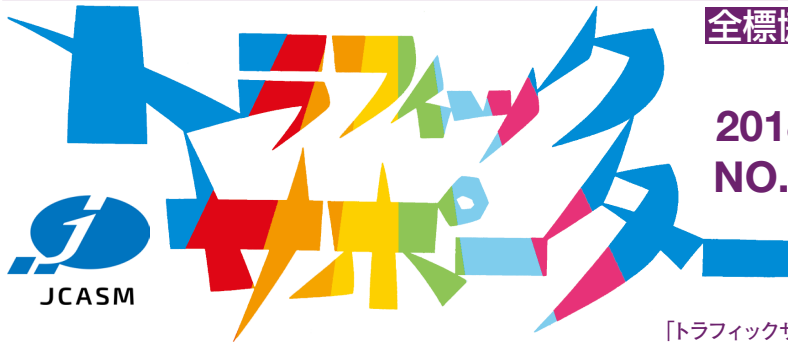




全標協広報

2018 3
NO. 331

平成30年度事業計画	1
平成30年度講習等開催予定	2
国交省技監との座談会	3
モビリティセミナー「道の駅」	9
賛助会員との意見交換会	9
関東支部秋季合同会議	10
近畿地方整備局との勉強会	12
建設技術フォーラム in 広島	13
ジャズが生まれた河口の町	14
お知らせ	16

ご意見をお寄せ下さい！ Eメール:soumu@zenhyokyo.or.jp

「トラフィックサポーター」は、ホームページではカラー版でご覧いただけます

発行所 〒102-0083 東京都千代田区麹町3-5-19 にしかわビル3F (一社)全国道路標識・標示業協会 TEL 03-3262-0836 ホームページ: <http://www.zenhyokyo.or.jp/>

平成30年度事業計画が決まる

3月8日(木)に開催された平成29年度第4回理事会において、平成30年度事業計画が審議され、決定されました。事業計画は全標協の行動指針となるも

ので、平成30年度計画は11項目が定められています。同理事会では、平成30年度収支予算書も併せて決議されました。

平成30年度事業計画

安全かつ快適な道路交通の確保に不可欠な道路標識、路面標示及び防護柵等の交通安全施設は、老朽化が進行している状況にある。また、2020年東京オリンピック・パラリンピックを控え、標識標示の国際化対応が急務となっている。

一方、標識標示業界は、関係予算が低迷した状況であるとともに、人手不足の深刻化により若い従業員の確保が困難となりつつあるなど、厳しい情勢が続いている。

一般社団法人全国道路標識・標示業協会（以下「全標協」という。）は、これらの情勢を踏まえ、技能者の育成及び関係予算の確保を中心とした各種事業を本事業計画に基づき着実に推進することとする。

1 技能者育成事業の推進

(1) 登録基幹技能者講習の実施

- ア 7月と11月に富士教育訓練センターにおいて登録標識・路面標示基幹技能者講習を実施する。
- イ 富士教育訓練センター新教室棟の完成に伴い、標識コース及び路面標示コースを同時に実施することとし、講習事務の合理化及び負担軽減を図る。

- ウ 更新講習を6月と12月に東京都及び大阪市において実施する。

(2) 道路標識点検診断士研修の実施

- ア 「道路標識設置・診断士」制度を「道路標識点検診断士」制度に移行させ、研修対象者の拡大及び研修内容の充実を図る。
- イ 9月に富士教育訓練センターにおいて道路標識点検診断士研修を実施する。
- ウ 道路標識・設置診断士が道路標識点検診断士の資格を取得するための「特例研修」を実施する。

(3) 路面標示施工技能検定への協力

- ア 中央職業能力開発協会中央技能検定委員である役員等が学科試験問題の作成に協力する。
- イ 各地の実技試験の運営等の協力を行う。
- ウ 「路面標示施工技能検定学科試験の手引」の改訂版を発行する。

(4) 技能者育成事業の充実、普及

- ア 道路標識点検診断士の「国土交通省技術者資格」登録に向けた諸作業を推進する。
- イ 関係行政機関及び会員企業に対し、各種技能者制度の必要性及び重要性の周知を図る。

(5) 講習・研修の質の向上

- ア 講師講習会を開催し、講師の育成を図る。
- イ 講習・研修の質の向上及び教材等の充実に努める。

2 調査研究及び情報収集の推進

- ア 道路標識委員会において次の活動を行う。
 - (ア) 道路標識の基礎構造・支柱構造の耐久性に関する調査研究
 - (イ) 道路標識の製造・設置工事の生産性向上に関する調査研究
 - (ウ) 道路標識の補修板の施工方法に関する調査研究
- イ 路面標示委員会において次の活動を行う。
 - (ア) 高視認性路面標示に関する調査研究
 - (イ) カラー路面標示に関する調査研究
 - (ウ) 路面標示塗り替え基準に関する調査研究
- ウ 環境・防護柵等委員会において次の活動を行う。
 - (ア) 生活道路用柵の基礎構造に関する調査研究
 - (イ) 中央分離帯のワイヤーロープ柵施工マニュアル（橋梁部・トンネル部を含む。）の作成
 - (ウ) 防護柵の老朽化対策に関する調査研究
 - (エ) 非破壊検査等の新技術に関する情報収集

3 広報活動の推進

- ア 機関紙トラフィックサポーターを年6回発行する。
- イ 全標協ホームページの速やかな更新に努める。
- ウ トラフィックサポーター及びホームページの内容の充実に努める。

4 道路標識データベース化の推進

- ア 道路標識の各種情報を効率的に管理するために、「全標協データベースシステム」の整備を推進する。
- イ 同システムが多くの行政機関等で活用されることを目指して、システムの充実及び普及に努める。

5 講習会、セミナー等の開催

- ア 各支部及び都道府県協会（以下「支部等」という。）において各種講習会等が活発に開催されるように、講師の派遣を要請された場合は積極的に対応する。
- イ 全標協等が主催する「モビリティを活用したまちづくりセミナー」を開催する。

6 関係行政機関への協力及び要望活動等の推進

- ア 関係行政機関の施策への協力、全国交通安全運動等の各種行事への協賛を行う。
- イ 国土交通省及び警察庁への予算等要望活動を行う。また、支部等が行う地方整備局等及び都道府県警察への要望活動を支援する。
- ウ 道路工事及び標識標示工事の分離発注並びに標識標示点検診断業務の標識標示専門業者への発注を推進するための要請活動を行う。

7 支部等及び関係団体等との連携強化

- ア 年度内に支部長会を5回（うち1回は東ブロック支部長会）開催し、情報交換を活発に行う。また、5月の通常総会開催日に全国県協会長会議を開催するとともに、10月に愛知県において

- 西ブロック内支部長・県協会長会議を開催する。
- イ 1月に賛助会員との意見交換会を開催し、情報の共有を図る。
- ウ 建設関係諸団体との連携に努める。

8 子どもを守ろうプロジェクトの推進

- ア 各県において、交通事故、犯罪及び災害から子どもを守るため、カラー標示等の安全施設を設置するなどの諸活動を積極的に行う。
- イ 次代を担う子どもたちに標識標示業への関心を持ってもらうため、活動への参加を促進する。
- ウ 10月に山梨県において第10回全国大会を開催する。

9 賞揚の推進

- ア 功労者の功績に応えるため、国土交通大臣表彰等の上申を的確に行う。
- イ 技術者に誇りを持ってもらうため、優秀施工者国土交通大臣顕彰（建設マスター）及び青年優秀施工者土地・建設産業局長顕彰（建設ジュニアマスター）の上申を的確に行う。
- ウ 通常総会において、全標協の運営等功労者への会長表彰を行う。

10 図書等の発行

- ア 「道路標識ハンドブック」及び「路面標示ハンドブック」の改訂版を発行する。
- イ 機関紙、ホームページ等で発行図書の周知を図り、その普及に努める。

11 全標協の組織の充実強化

- ア 会員の増強を図り、組織の充実強化に努める。
- イ 全標協の支出項目・金額は、費用対効果の見地から不断の見直しを行い、適正な支出となるよう努める。
- ウ 講習事務の増加に伴い、事務局の体制を見直す。

平成30年度講習・研修開催予定

☐ 登録標識・路面標示基幹技能者講習

第一回	富士教育訓練センター	平成30年7月16日(月)～18日(水)
第二回		平成30年11月5日(月)～7日(水)

※本年度より標識・路面標示を同時開催します。

☐ 登録標識・路面標示基幹技能者講習 更新講習

第一回	東京会場	平成30年6月5日(火) 平成30年6月6日(水)	標識 路面標示
	大阪会場	平成30年6月12日(火) 平成30年6月13日(水)	標識 路面標示
第二回	東京会場	平成30年12月6日(木) 平成30年12月7日(金)	標識 路面標示
	大阪会場	平成30年12月11日(火) 平成30年12月12日(水)	標識 路面標示

☐ 道路標識点検診断士研修

富士教育訓練センター	平成30年9月3日(月)～7日(金)
------------	--------------------

国土交通省森技監との座談会

参加者 国土交通省 森昌文技監
全標協 清水会長、松村副会長
開催日 平成30年 1 月24日（水）
場 所 国土交通省技監室



テーマ1 生活道路における交通安全対策について

松村 進行役を務めさせていただきます松村です。ご多忙の中、時間をとっていただきありがとうございます。はじめに清水会長からご挨拶させていただきます。

清水 お忙しい中、貴重な時間をつくっていただきありがとうございます。一昨年ですか第10次の交通安全基本計画が発表されまして、5か年間で最終的には交通事故の死者数を2,500人以下に死傷者数を50万人以下にすると大きな目標がたてられました。その中で高齢者、子どもの対策とか自転車、歩行者対策など生活道路での交通安全が重点項目となっておりますが、国交省ではどのように達成していくのかお伺いさせていただき、またご指導を我々にもしていただければありがたいです。

森 逆に皆さんに応援していただかないといけないということを前提に話をさせていただきます。交通

安全に関しては、お年寄りと子どもをどのように守るのか、そして自転車に対する手当をどうするのかだろうと思います。一方、自動車はサポカーが発売されるなど、どんどん安全になっていて、お年寄りがドライバーとして安全に運転できるような仕組み、機械的なケアがかなり進んでいるわけですが、人間の生身の部分に関していうとそれに対する手当が、まだまだ不十分と考えています。まさに関係者の方々に事故を減らすためにはどのような工夫をすれば良いのか、是非お知恵をいただければというのが私達の思いです。

松村 生活道路での交通安全対策の現状と国交省の取組など具体的な紹介をしていただきたいと思います。

森 生活者の道路の取組というのが生活のエリアの話をしているのだとすると、身の回りの道路空間のなかでどのように自分たちの身の安全を守るのか、

まさに自分の住んでいる周辺のエリアの安全性をいかに高めるかということだと思います。その中には交通安全だけではなく、生活環境の質的向上や学童の安全、ご高齢者の移動の安全性なども含まれています。ですから、まさに幹線道路に囲まれた一定の区画の中で、どのように質の高い生活空間を形成していくのかということについて、私たち自身がいろいろな取組を進めていかなければならないと思っています。例えば警察が「ゾーン30」を設定されていますが、国交省でも「くらしのみちゾーン」に指定したうえでさまざまな事業で応援したりしています。そのようなものをどんどん進めていくことだと思います。通学路の点検をして手当をするということも今まで繰り返し行ってきました。このように、交通安全の取組は、地道な活動を続けていて初めて成果が上がっていくものと理解しています。いきなりすべて画期的に変わるのではなく、継続して道路を管理している人たち、地元で居住されている人たち、道路を利用されている人たち、公安委員会、教育関係者など関係者の方々が常に目を光らせていただくことが必要だと思います。

松村 地域の方が参加した交通安全対策の成功例は割と少なく、実は参加の仕組みをつくるのが大変なのです。地域の人にワークショップに参加してもらおうとするとどうしても土曜日や日曜日になります。警察や国交省の出先機関の方は休みを返上して来てくださるわけです。それでも地域の方はそうやって一緒に汗をかくてくれる役所の人をよく見えています。例えばこの場所でこのような対策をします、というお知らせを配布すると、地域の人からそんな話は聞いてないという苦情が出たりするんですね。そうすると、それまでワークショップに参加してきた人が、今までワークショップを何度も開いて検討してきたと。その経過もチラシで周知して、皆さんの意見も求めてきたじゃないか、今頃になってそのようなことを言うのはおかしいと反論するんです。国交省や警察の方が言うてくださるより説得力があります。ただしそのような取組は続けるのが大変です。鎌ヶ谷市で市民参加型交通安全対策を10年かけてやって、先進事例として国交省でも評価してくださいましたが、後発がなかなか出ません。最近では埼玉大学の久保田教授らの研究成果を基に、生活道路にライジングボラードが設置されたりしていますね。そのような新しいメニューを国交省さんが積極的に取り入れてくださると良いなと思います。



ライジングボラード（新潟市中央区栄町）
※平日 7:30-8:15（通学時間帯）に通行規制
国土交通省写真提供

森 ハードの整備は国交省としてもさせていただき、研究開発も進めますが、問題はソフトの部分ですね。今おっしゃったような、ある施策を行うとすると、こっちの人にはメリットがあるがあっちの人にはデメリットであるということが結構あります。例えばハンプの整備です。私たち職員もハンプを使ったらいいんじゃないかと簡単に言うわけです。でもハンプをつけるとどれだけ地元インパクトがあって、それによって周辺の方々からどれだけ反発が出るかといったことは皆あまり経験がない。だからそういう話が平気で出てくるのだと思います。地域の方々にとっては、それを1個つける、2個つける、というのはとんでもない大騒動になるくらいの出来事だと私は思っています。その混乱を解決するには関係者の方々が地道に継続して集まって話し合える仕組みをどのように作り上げるかということなんだと思います。私たちの役目はその仕組みをつくって内在化させることかなと思っています。

松村 先ほどの鎌ヶ谷市での取組でも仮設のハンプを社会実験的に設置して、近くのお宅で騒音や振動を調べていただきました。車がスムーズに乗り越えられるハンプがあるんですね。

清水 小さいのは騒音がしますよね。

森 段差が厳しいと音がする。

松村 いくつかのタイプを国交省さんが用意してくださって、音や振動を測ったうえでこれなら良いというのを導入しました。そういうステップが必要なんでしょうね。

森 そういう仕組みが絶対必要です。今おっしゃったように国交省の職員も非常に熱心な人はそこに入っていって取り組むんですが、役所の性格上転勤がつきものですから、転勤してしまうとそこから離

れてしまう。原動力のある人がいないと先に進まなくなる。いろいろな方面のやる気のある方が集まらないとなかなか進まないというのが大きな課題だろうと思っています。だから数年前から始めさせていただいている通学路の点検は、実はルーチン化することが大事です。なぜなら、お子様を持つお母さんにとっては、小学校から中学校までの9年間、通学路の交通事故から自分の子どもをどのようにして守るか、ということは極めて大きな関心事なわけですね。できればそういうお母さん方に、私たち国交省や警察、自治体を引っ張っていただくという期待もあって通学路の点検を始めたところがあるんです。それがうまく続いているところもあるけれど、そうでないところもあるかもしれません。ビックデータを解析してお渡しするというのも一つの手法ですが、ソフトウェア的にアプローチするなどいろいろなやり方で施策を続けていくことが私は極めて大事だと思います。

松村 全標協も「子どもを守ろうプロジェクト」を10年以上やっていますよね。

清水 あちこちの県で学校周辺の通学路を中心に安全対策をボランティアでやっています。ガードレールを設置したり、道路にグリーンベルトを塗装したり、防犯の標語ステッカーを貼ったりしています。できることなら行政が予算をつけてくれるとありがたいな、という期待も持ちながらやっているわけです。

森 予算をつけるかどうかは、当然全体の予算のバランスもあるので自治体によってはありがたいというお気持ちだけを受けているところもあるかもしれません。ただし自治体の首長さんもお子様を守りたいという奥さん方のご意見を無視することはできないと思います。どちらかという一番聞かないのは役所だったり国交省だったりするわけです。奥さんから怒られても痛くもかゆくもない輩が多いので（笑）。私たちは逆にそういう人たちに常にインセンティブを与え続けていかないといけないんですけれど、お子様の安全をテーマにいろんな人をひきつけて、繰り返し繰り返し施策を続けていくことは、私は間違っていないと思っています。以前から申し上げていますが、全標協さんに担っていただいている仕事や身の回りの施策というのは、正直なところ担当者にとっては手間がかかる。大きなプロジェクトをとってきた方が楽なんです。皆さんに担っていただいている仕事は、小さくて地域に密着している

ほどモノをいう人がたくさんいて手間がかかる仕事ですよ。ですのでもやもすると手を出したくない。あるいは進めたくないということが多い仕事だと思います。ですから、いかに仕向けていくか続けていくのかが、私たちの施策マネジメントとして重要なんです。これは正に交通安全の一番大きなテーマだと私は思っています。皆様方の全標協のお仕事はそういうところを実質支えていただいているところでありますので本当に地域にどんどん入っていただいて逆にこういうやり方があるんですよと知恵を出していただけるとありがたいです。

清水 そういう実情は一般の人にはよくわからないところがありますよね。

森 普通、自分の子どもを車から守りたいという思いはたくさんあっても、じゃあ、どうやって守ればいいのか、どうやったら首長さんに声が届くのかはわからないですよ。私たちだって管轄外のことはわからないですから。

清水 警察の組織で安全協会がありますよね。その役員は高齢者が多いんですが、その人たちは警察がやっている事業は知っていても、国交省や道路管理者の施策は全く知らないですね。ですのでも何らかの形で国交省や県はこうやっているんだとアピールする場があった方が良いでしょう。

森 先ほどの通学路にしても、通学時間帯にカラーコーンを置いて人為的に車を進入禁止にしてもバイクがすり抜けたり自動車が入ってきたりします。本当は許されないのに、そういうのがいまだに結構普通のように行われる。

清水 取締りをしないとどんどん入ってきます。

森 それを地域のご高齢の方をお願いして防ごうということ自体、日本の民度が疑われるんですが・・・結局そういうこともあってライジングボラードのようなことを考えましょうとなっているわけです。ライジングボラードが若干高いこともあってなかなか普及しないこともあります。そもそも通学路に車を進入させないことが当たり前だという意識があまり日本人にはないのです。だからこそ皆さんに安全意識の醸成を含めた教育が必要なんです。自転車だって自歩道で完全に分離されている通路なんてほとんどないでしょう。空間的にそういうのができればいいでしょうが、これからはなかなか増えないですよ。しなければならぬことはハッキリ見えているのに、誰もそのようなことをしない。自転車も相変わらず歩道を普通に走らせているし・・・

松村 一昨年12月に自転車活用推進法が成立しましたので、期待しています。

清水 5, 6年前からみますと学校で生徒には自転車の正しい乗り方について教育しているようで、右側通行の自転車は少し減っている気がしますし、我が物顔で歩道を走る自転車も減っている気がします。ただ一般の人にまで啓発されていないですね。

森 教育で一生懸命やっていただいても、関係者が一斉に動いていないことが非常に大きな問題だろうと思います。今まで何十年もやってきた施策ですから、身の回りの安全を確保するには車道における自転車道の設置や違法駐車の排除も含めて、地道に皆が同じ思いでやり続けることが絶対必要だと思っています。個人的には中途半端な自歩道は全部廃止すべきだと思っています。中途半端に自歩道を造りすぎて歩道を走ることが当たり前かのように誘導してきたきらいがあるんですけど、それは大きく反省して自転車施策はこのように変わったよと私たちも打ち出さないといけないし、施策でも明らかにしていかなければならないと思います。

松村 それはぜひやっていただきたいです。例えば、愛媛県では県が率先して自転車施策に力を入れてますね。そういう県と国交省が力を合わせればかなり進んでいくと思います。

森 進んでいけばいいなと期待していますけど、なかなか・・・

清水 あちこちで、ナビラインの設置が始まっていますけどね。

森 肝心なところにナビラインが引いてなかったりするんですよ。逆にこんな危ないところ走っちゃいけないでしょうということに引いてある。

清水 国交省がやっていこうとしても県の方で対応しきれてないのがあります。

森 交通量が何万台もある大幹線に引いてあって、一本裏のほとんど車が走っていない道には引いてない。

清水 環七とか環八にもナビラインがありますから。

森 わざわざ車が時速60kmで走っている横を、路肩に駐車している車をすり抜けて自転車で走りなさいというのは正直怖いですよ。そこは利用者感覚を度外視していると思います。一步裏道に入れば安心な環境がありますので、ナビラインはそちらに譲りましょうと、関係者が一緒になって議論しないと話が進みません。県とか国とか市町村が連携して長い時間のスパンで言い続ける。愛媛県でうまくいっているのはそういうところですよ。中村知事が自転車がお好きで、しまなみ海道の整備やいろんな施策を地域で広げていきましょーと言い続けてそうやってきているんです。

松村 あそこは自転車関係のNPO団体が活発に活動されているので、それも強みですね。

森 だと思っています。

清水 自転車道はまだまだ市街地まで十分整備できていませんよね。

森 これだけたくさんの人たちに自転車を使っただいていながら、安全に走れる環境づくりは発展途上国です。

清水 外国では自転車を電車に乗せるシステムもありますしね。やっと日本も少しやり始めたところですね。

森 もっと自転車を使えるようにする環境は絶対必要だと思います。

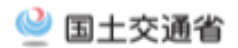
テーマ2 自動走行システムについて

松村 ここでテーマを変えて自動走行システムについての現状と国交省の今後の取組についてお伺します。

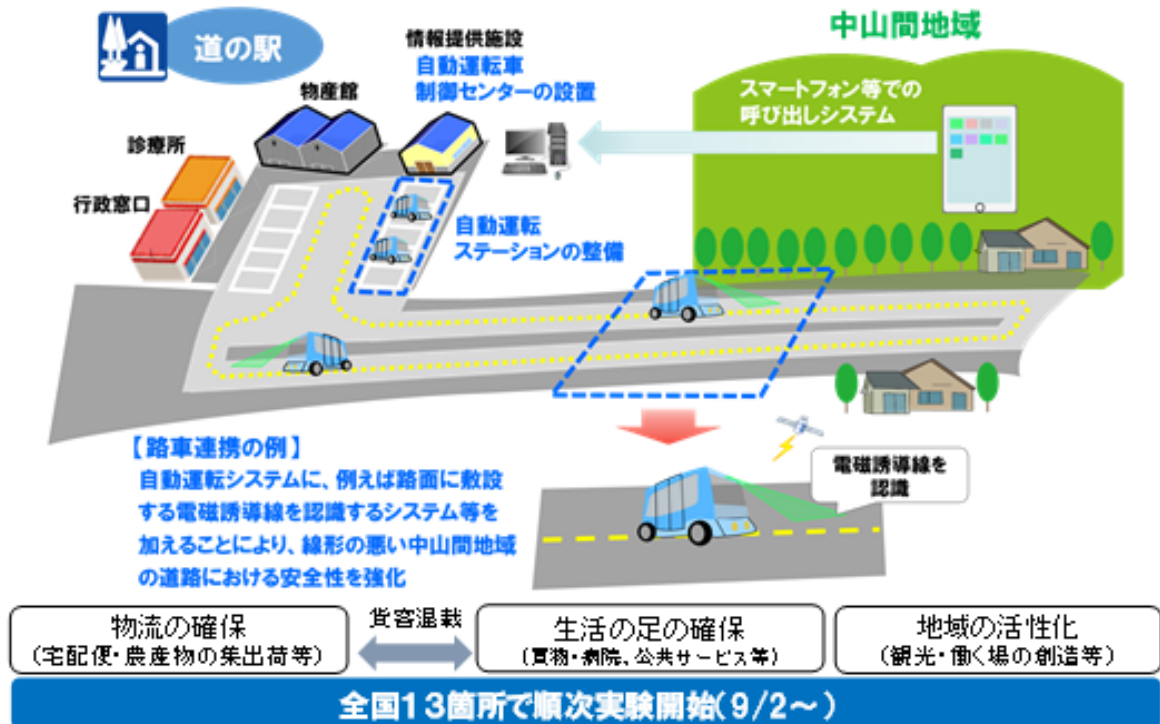
森 まさに自動運転はこれから急激に進むであろう少子高齢化の中で、生産性と生活の足を守るという両面でブレークスルーとなる技術です。経済活動や人が生活していく上で、物や人の移動は必要不可欠なことです。それを支えるドライバーがどんどん減っています。非常に憂慮される状況です。また一方で、高齢化が進行する中山間地域で買い物や病院

に行けない状態は生存権に関わる問題です。そこで、移動を確保するための自動車技術が今、求められているのです。例えば貨物を載せての自動運転とか、中山間地域やニュータウンの中で自動運転の車にお年寄りを乗せて周回をする仕組みをつくる。さらに通常の自動車にも自動運転技術を搭載させる。通常のドライバーが安全に快適に運転できるようなサポートができれば、少子高齢化が進行しても生産性の向上と人のくらしのクオリティーアップにつながるだろうと期待しています。ぜひ皆さん方の業界

中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス



● 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



からのご支援もお願いしたいと思います。

松村 自動運転サービスについては、道の駅を拠点に実証実験をされていますね。

森 4種類の車両で走行空間を設定して自動運転技術の実証実験をしています。具体的にはバスタイプと乗用車タイプの2タイプの車両で「車両自律型」技術と「路車連携型」技術について実験しています。たくさんの技術を搭載して走らせるとコストが高くなるので、コンパクトで簡単にできる仕組みを開発しなければならないと思います。例えば実際にゴルフ場で使われている電磁誘導線をたどりながら運転する仕組みだとか、白線を検知しながら動く仕組みのようなものですね。それに関連してインフラも改善が必要になってくると思います。一方、ドライバーが乗らなくても走行する高度自動運転とか、どのような条件下でも自律的に自動走行する完全自動運転、グーグルなどが進めている自動運転の世界でも、必ずしも車だけで周りの状況をすべて把握できるわけではありません。いろんなリスクを抱えながらも、できるだけ車単独の進化で自動運転につながるよう、温かく寄り添う気持ちが必要なんです。例えば標識もその一つです。現段階の標識は、ドライバーを目的地へと誘導したり、あるいは速度を規制

したり、注意する場所を示したりするものですね。それらの情報を機械に読み取らせるような仕組みが必要になってきます。GPSのデータとリンクさせて自動車が標識の位置を確認しながら移動できるようにするとか、100%の信頼性で標識が持つ情報を理解できるようにしなければなりません。ドライバーに負担をかけず自律的な運転をサポートするような形で標識が活用されていくことになると思います。

松村 標識を高度化する必要があるということですね。
清水 一番関心があるのは、自動運転になった時に現在の標識のシステムがどうなっていくのか、また路面標示のシステムがどのようにその中に組み込まれるのか、それとも標識や標示は不要になるのかということです。

森 不要になるとはとても想像しがたいところです。地上を走っている車がすべて自動走行になるわけではないですから。今でも例えばカーナビが付いている車が7千万台ある車のうちの半分としましょう。カーナビが付いていない残りの半分の車に対して、標識は方向の案内や規制を知らせるサポートをしています。同じように、すべての車が自動運転になるとは想像しがたい。まあ500年後には人間の移動自体が陳腐化して、瞬間移動できたりするかもし

れませんね(笑)。それを想像してもしようがないですけど、少なくとも近未来としての50年とか100年の間にそこまで達成するかは正直なかなか難しいでしょう。標識には標識なりの存在意義、必要性があり、それに付加していく仕組みをどういうふうにしたせるのかということだと私は思います。一個一個の標識に書いてある内容は今までと変わらない部分もありますが、標識は地球の座標にちゃんと乗っているの、位置を特定するのに非常に重要なものです。今の用途以外の部分でもデータとして活用できるんです。専門的な話になりますが、自動運転車は車載カメラの画像を見ながら自動運転するんですけど、それだけでは走行が難しいので事前に計測された点群データを利用します。ただしあくまでも点群は点群なんです。点群のデータから標識を認識するには皆さんのデータが必要になります。標識にマッチングする情報を提供してあげないと、どんな内容が書かれている標識なのか判断できません。皆さんがお持ちのデータを前提に、どんどん更新されていくものです。最近でこそカーナビが普及してきたので言われなくなりましたが、標識の不整合はまだいっぱいあると思います。昔は道路標識適正化委員会が目光らせて標識の間違いを探して修正していたように記憶していますが、今は標識よりカーナビの方が正しいと思っている方もいて、間違いを指摘する人もいない。不整合で修正しなければいけない標識がたくさんあると思いますね。

清水 車が自動で機械だけで動いているんだっただともかく、少なくとも人間が運転している限りは、標識を確認して安心感を得る必要がありますよね。

森 標識には車に対するものだけではなく、観光客や歩行者に対する案内の機能もあります。Wi-Fiを使って歩きスマホをする人も多くなってきましたが、グーグルの地図に細かいものまで全て載っているわけでもない。

清水 歩行者が携帯を持ちながら歩いていても、この角で曲がれば良いのか次の角なのか、ちょっと不安になりますよね。

森 GPSのアンテナにもかなりの誤差が存在しますし、外国の方が自分で移動できるようなサポートはできていません。まだ東京は進んでいる方です。地下鉄の出口を出れば周辺の平面図がありますから。一方で地図を見て移動できない人たちもたくさんいます。ローマ字表記の英訳もまだ不十分ですし、そういったところの仕事がたくさん残っていると思います。

清水 だいぶ安心いたしましたよ(笑)。

松村 宿題をいただいたような・・・

森 英語表記の改善はまだほとんど進んでないでしょう。

清水 進んでないですね。国会前のような代表的な所はやったんでしょうけど・・・

森 東京オリンピック・パラリンピックが開催されるので、訪日外国人旅行者に分かりやすい標識が求められます。英語表記だけでなく、多言語対応も含めて。

清水 高速道路のナンバリングも国交省さんやネクスコはやっているけど、県によっては盛んにやっていたり、全く手をつけてなかったり。今はそんな状態ですね。

森 実は標識の確認はAIに置き換えられるのです。標示板の画像は別途データが存在します。そういうデータを統合して解析するのは最もコンピュータが得意とするところです。経路がちゃんとつながっているのかどうかとか、高速道路のナンバリングがどこで抜け落ちているのかとか。データベース化して、コンピュータで解析できるようなノウハウは皆さんにあっていいはずですよ。どんどん商売につながります(笑)。こういう時代になっていくからこそ、昔ながらの単純な手作業ではなく、さらに上をいく仕組みをぜひ構築してください。期待していますので、よろしくお願いします。

清水 ぜひ、ご指導いただいて少しでもお役に立てるようにしたいと思っておりますので、こちらこそよろしくお願いします。

松村 貴重なお話と標識標示業界にたくさんの宿題をいただいたと思っております。今日は本当にありがとうございました。

モビリティセミナー「道の駅」を開催

平成30年2月19日（月）、機械振興会館（港区）において「モビリティを活用したまちづくりセミナー」が開催されました。

同セミナーは、全標協などが主催し、スリーエムジャパン(株)などが協賛して行われたもので、今回は、地域振興や観光、防災の拠点、自動運転実証実験の基地として注目を集めている「道の駅」に焦点を当てて開かれました。

セミナーでは、始めに全標協清水会長が主催者挨拶をしました。その後、国土交通省道路局の村山一弥国道・防災課長、西尾崇道路交通管理課ITS推進室長、(公社)土木学会大石久和会長や群馬県前橋市、大阪府河内長野市、富山県高岡市の各市長による講演、石

原信雄元内閣官房副長官の来賓挨拶などがありました。

当日は、全標協が国内と米国、韓国の写真パネルを展示し、パンフレットの配布を行いました。



賛助会員との意見交換会を開催

全標協は、平成30年1月16日（火）に関東支部会議室にて「賛助会員との意見交換会」を開催しました。

会議には賛助会員のトラフィックサインメーカー協会、路面標示材協会、(株)アイチコーポレーション、アトミクス(株)、イワブチ(株)、スリーエムジャパン(株)、(株)UACJ金属加工の7団体・企業及び全標協の三役などが出席しました。

全標協は「関係省庁等への要望活動」、「全国道路標識点検受注調査の概要」、「子どもを守ろうプロジェクト」全国大会」及び「登録基幹技能者講習及び道路標識設置・診断士研修」について説明しました。また、賛助会員からは、最近の状況についての

説明がありました。

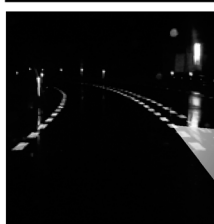
意見交換会は、最近の情勢について情報を共有するとともに、活発な意見交換が交わされ、有意義なものとなりました。



夜間の安全走行を サポートする3Mの テクノロジー

3M Japan Group
スリーエム ジャパン株式会社
トラフィック セーフティ・セキュリティ事業部
〒141-8684
東京都品川区北品川6-7-29
<http://www.mmm.co.jp/ref/>

3M™ 全天候型溶融式路面標示材 3M™ All Weather Thermoplastic (AWT)



AWTは雨天時用の反射エレメントと大粒径ガラスビーズを混合した特殊反射素子を散布することにより、雨天時・晴天時ともに優れた視認性を提供します。

特殊反射
エレメント

カスタマーコールセンター
製品についてのお問い合わせはナビダイヤルで
0570-012-123
ナビダイヤル。市内通話料金でご利用いただけます。
受付時間／8:45～17:15 月～金（土・日・祝・年末年始は除く）
3M、ダイヤモンドグレードは3M社の商標です。

3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³ 超高輝度反射シート（広角プリズム型フルキューブ）



3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³ 超高輝度反射シートは、マイクロリプリケーション（高精細表面）技術によってほぼ100%の反射面をもつ夜間でも明るく見やすい、反射シートです。

フルキューブ
(DG³)

当社は2014年9月1日をもって「住友スリーエム株式会社」から「スリーエム ジャパン株式会社」に社名を変更いたしました。今後も倍旧のご愛顧を賜りますようお願いいたします。

3M

関東支部秋季合同会議を開催

全標協関東支部企画広報委員長 岡本 力

関東支部は、東京都及び茨城、栃木、群馬、千葉、埼玉、神奈川、山梨、長野の各県から構成されています。この1都8県の人口の合計は4,607万人以上となり、日本の総人口の36%にも及びます。私たち関東支部では、都県協会代表者及び開催県の会員会社が集まり、各都県での取り組みや活動事例を報告し、課題解決の実現に向け合同会議を行っています（開催県は輪番制になっています）。

平成29年度の合同会議は、神奈川県協会が幹事県を務め、平成29年10月5日（木）に箱根の「ホテルおかだ」で開催されました。出席者数は150名にも及びました。

進行は2部制になっており、前半の第一部では国交省及び警察庁から講師を招き、講演を頂戴することが毎年恒例となっています。講演の概要を紹介します。

演題：「関東地方整備局における道路交通安全対策の概要について」

国土交通省関東地方整備局道路部
外川和彦交通対策課長



開会の挨拶をする神戸支部長

- 1 関東地方の概要～1991年から2011年の20年間で増加した国内GDP約19兆円うち、約8割が首都圏であった。
- 2 幹線道路整備状況～首都圏3環状道路（中央環状線・外環道・圏央道）の計画と整備状況が紹介され、隣接県へのアクセスが改善される効果として、成田空港からの外国人観光客の容易な移動もその一つである。
- 3 交通安全対策の概要～諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数について、全体の減少割合以上の割合で減少させる計画である。「道の駅」は全国に1,117駅あり、う



ち関地整管内では170駅、重点「道の駅」の選定や大学と連携するなど新たな取り組みを進めており、観光・地域づくりを担う将来の人材育成や地方創生にも寄与していく。

- 4 道路標識に関する最近の話題～訪日外国人旅行者数及び外国人のレンタカー利用者数の増加が進む中、標識の英語表記や高速道路ナンバリングなどの事業を進めている。
- 5 その他～逆走対策、バスタ新宿、カーシェア社会実験、スマートIC、ラウンドアバウト、これからの小規模附属物マネジメント、標識BOXの活用等

演題：「交通安全対策の歴史と現状等について」

関東管区警察局広域調整部福谷徳啓調査官

明治37年は国産第一号の自動車が製造され、3年後には国内初のガソリン車が登場、以後国内の自動車保有台数は一貫として増加している。昭和34年には交通事故死者数が1万人を突破し、昭和45年には史上最悪の16,765人を記録（第一次交通戦争）。交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定。昭和46年度以降5か年ごとに交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係団体等が一体となって、交通安全対策を強力に実施。

第10次交通安全基本計画（H28～H32年度）では、平成32年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下、死傷者数を50万人以下とする目標値。毎年少しずつ減少しているものの、まだまだ多くの方が死亡。

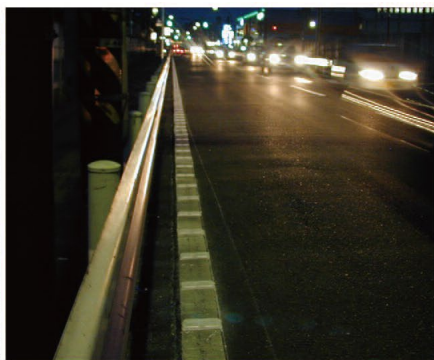
講演では、その死亡事故を要因別に詳しく説明いただき、中でも自転車乗用中死者数の減少幅が他に比較して小さく、その7割以上が法令違反であることが紹介されました。

警察による交通安全対策では、道路交通環境の整備（Engineering）、交通指導取締り（Enforcement）及び交通安全教育（Education）があります。その中の交通安全教育では、スタントマンが交通事故現場を再現してみせるスケアード・ストレイト教育技法（直訳すると「恐怖の直視」）を用い、交通事故の危険性や恐ろしさを疑似体験させるなどの取り組みを行っているとのこと。

後半の第二部は、ご来賓の全標協清水会長の挨拶、そして開催県である神奈川県松澤協会長の挨拶で始まりました。

第二部では全標協本部・支部、各委員会及び都県協会からの活動報告があり、取組みの紹介とともに情報の共有化を図りました。今回は特に「路面標示と交通安全Vol.10」、「小規模附属物点検要領」及び「土木工事標準単価」について詳しく説明する時間を設けました。

その後懇親会が開かれ、およそ6時間、内容の濃い有意義な会議となりました。ちなみに、平成30年度は千葉県で行われます。



視聴覚型路面標示

バイブライン



日本ライナー株式会社



安全を通じて社会に貢献する。
SHINGOKIZAI
信号器材株式会社

近畿地方整備局との勉強会を開催

全標協関西支部事務局長 辻野 善久

1 はじめに

平成29年10月6日、大阪合同庁舎第1別館（大阪市中央区）において近畿地方整備局との勉強会を開催しました。

勉強会には、近畿地方整備局のほか、管内の国道（河川国道）事務所、自治体、公社、NEXCOの担当者50名が出席されました。

全標協関西支部平野好昭支部長の開会挨拶に続き、支部標識委員会委員及び株式会社ジオファイブ担当者が、新技術、素材等の紹介、方向性、考え方、問題点等について説明を行いました。

2 勉強会議題

今回は、道路標識（柱）の老朽化が進行する現状において、次の4項目を議題にあげました。

①道路附属物（道路標識、照明）の点検方法（鋼製柱腐食診断装置）

従来の点検方法と新技術（コロージョンドクター）による非破壊診断との比較例、測定原理、判定例、現場検証例を説明するとともに、現場実績等とその評価反響について紹介しました。

②高速道路のナンバリング

路線シンボルの大きさと路線名称の文字高との関係、路線名称を示す和文及び英語の表記・縮小、高速道路ナンバリング表示のレイアウトなどの説明を行いました。参加者からは、実際にどのようなレイアウトで製作するのかという質問のほか、

略称を使う上での道路管理者間の調整、整合性、根拠基準等についての質問がありました。

③自動車専用道路の逆行対策

簡易な対策として、路面標示（カラーライン設置）による対策事例や注意喚起看板の設置等を紹介するとともに、当標識委員会としての対策案を示しました。

路面標示のカラーについては、既に自転車レーンや路側帯に使用している色及び規制標示との関係から、協議の必要性や統一化の意見が出されました。

④長寿命標識（広角プリズム型標識）

従来のカプセルレンズ型との比較を数値だけでなく、動画で紹介するとともに、新設時のコスト、ライフサイクルコスト及び標識板別の輝度推移シミュレーションを示して、その性能の良さ等を説明しました。

3 おわりに

勉強会の閉会に当たり、近畿地方整備局の中尾勝道路部交通対策課長から、勉強会の開催への謝意と、このような勉強会を機会あるごとに開催したいとの挨拶がありました。

関西支部としては、今後も標識等交通安全施設の整備改善に向けた有効な技術の紹介、手法・施策の提案等を積極的に行うために、このような勉強会を機会あるごとに開催したいと考えています。



建設技術フォーラム2017 in 広島が開催される

全標協中国支部事務局長 大坪 美則

平成21年秋に始まったこのフォーラムは、中国地方整備局企画部を中心とし、中国地方の民間企業・団体（建設関係新聞を含む）25、国立・私立大学7、行政機関（地方自治体を含む）10の機関で構成し、実行委員会を組織して運営しています。

目的は「建設技術フォーラム」の趣旨に賛同する機関及び民間団体が一体となり、中国地方の社会資本整備の現状と必要性及び効果、これらを支える新技術について必要な情報交換を行い、開発・活用・普及促進を図ること」としています。

また、費用負担については次のようになっています。

1. ブース関連費用：ブースに出展する企業・団体の出展費用
2. ステージ・トイレ等：協賛団体の協賛金
3. 道の駅ブース：中国建設弘済会が拠出

4. 広報関係費用：中国地方整備局が拠出

2017年のフォーラムは、平成29年11月10日（金）、11日（土）の2日間にわたり、広島市中区基町の広島中央公園で開催され、「地域づくりを支える建設技術 ～広がる「i-Construction」～」をテーマに建設技術の紹介を行いました。

10日の夜、一時小雨もありましたが、日中は両日ともに良い天気となり、まずまずの入場者があったように見受けました。

会場は三つの区域に分かれ、「後援会・セミナー発表」では2日間で17の会社・団体が発表を行い、また、「ブース」への出展会社・団体は72、「屋外展示」には5団体が出展しました。

当協会からは次の2社がそれぞれ新製品のカタログをブースに展示し、熱心にPRしていました。



会社名	商品名	特 徴
レーンマーク工業(株)	ムーンライン	蓄光により冠水しても光るライン
	シャイニーライン	高屈折率のガラスビーズを使用した冠水しても光るライン
サン・ロード(株)	オレンジパッチ	アスファルト舗装の補修のために開発されたVOCゼロの画期的な特殊常温合材

ジャズが生まれた河口の町

全標協総務部長 南雲 靖秀

訪問 平成29年5月



世界に音楽の都は数々あるが、その名を聞いただけで音楽好きの顔がほころぶ町、ニューオーリンズ。私たちが「ニューオーリンズ」と聞いて最初にイメージするもの、それは迷わず「ジャズ」だと思う。ニューオーリンズはミシシッピ川の河口の町でジャズはこの町から始まったと言われている。それを端的に表すと「20世紀の初めに、ニューオーリンズの黒人ブラスバンドから起こった」と言えよう。その後ミシシッピ川を遡るように全土へ広がって行ったと伝えられている。

バーボンストリートあたりで日中から路上ライブをしているバンドはトランペットやトロンボーン、クラリネットなどの管楽器からなるバンドが多い。

運が良ければ一流のジャズ・ミュージシャンの路上ライブに遭遇出来るそんな町である。

夜の帳が下りる頃、夕食を早めに済ませてフレンチ・クォーター地区にある、伝説のジャズ・ハウス「ブリザベーション・ホール」に出かけてみた。かなり古い建物でこれがその有名なホール?と目を疑いたくなるような一見掘立小屋に見える粗末な建物だった。

1961年のオープン当時から、腕利きのジャズ・



ミュージシャンたちが日替わりで演奏する伝説的なホールだ。

ジャズ・ミュージシャンなら一度はそこで演奏したい憧れの場所と言われている。入場料は極めて良心的で15ドルだったと思う。8時の開演直前に列に並んでようやく入場したものの、こじんまりしたホールでは半数近くの観客は立ち見となる。

当日は日本人女性の渡辺真理さんがピアニストとして出演していた。素晴らしい演奏に会場はミュージシャンと観客が一体となって夜が更けるのをつい忘れてしまうほどだった。



翌日は別のライブ・ハウスに行ってみたのだが、またしても偶然にあの渡辺真理さんと他のミュージシャンによる別のバンドであった。彼女はここでとても人気のあるピアニストであるらしい。一般的なライブ・ハウスはワンドリンク制で飲み物を一杯注文するだけで演奏が楽しめるという手軽さで結局滞在期間中は毎晩ニューオーリンズジャズを堪能することとなった。

ここはジャズで有名なだけではない。アメリカ南部屈指の観光地でもある。

観光客を飽きさせることのないような魅力溢れた環境作りやアトラクションなどをやっていて老若男女誰でも楽しめる魅力ある町づくりがされている。スペイン様式の歴史的建造物が立ち並ぶ街並みには世界最古のストリートカーがとても似合っている。

ワンデーパスを買えば丸一日どの路線も乗り降り自由でとても経済的である。

観光客が最も集まるフレンチ・クォーター地区は通りが碁盤の目のようになっていて、観光案内板は殆んど英語表記だけだが、迷いそうな箇所にはタイミングよく設置されてい



るので、行きたい所へは迷うことなくどり着ける。フレンチ・クォーター地区内の観光は徒歩でも十分だと思うが、レンタル自転車、馬車、それ



にセグウェイなども用意されていてとても充実している。8日間の滞在で半日だけセグウェイによる市内観光ツアーに参加してみたが、これがとても便利で楽しかった。

残念ながら日本では未だ公道での利用が許可されていないようなのでとても残念である。

今回は個人旅行ではあったが、現地の道路標識と路面標示を参考までに数枚画像に収めてきたのでここに紹介したいと思う。

ニューオーリンズはその昔（1788年3月）大火に見舞われた歴史があり、その時の教訓を活かしてフレンチ・クォーター地区内の通りには消防活動が迅速にできるように駐車禁止の道路標識が数多く設置されている。



狭い通りで消火活動に支障が出ないように駐

車を厳しく規制する道路標識がどの路地へ行っても設置されている。その他時間規制による駐停車禁止標識も随所に見られた。

フレンチ・クォーターからちょっと外れた郊外へ行くと、駐車禁止の路側標識が目立つように設置されているのにもかかわらずお構いなしの違反駐車が多いのには驚きだった。

ルイ・アームストロング公園脇の側道には駐停車禁止標識があるのに延々と駐車違反の車が停まっていた。

ストリートカーで更に郊外のアップタウンへ足を延ばし、市民の憩いの場となっているオーデュボン公園に出かけてみた。

園内の主な散策路はきちんと舗装されており、わかりやすい案内板や自転車と歩行者の通行帯を明確に区分した路面標示が見やすくとても歩きやすかった。

郊外の道路はどこも直射日光を避けるために檜の木



の並木道になっている。枝からはボロキレのようにスパニッシュモス（苔の一種）が垂れ下がっていて、いかにもアメリカ南部らしさを醸し出している。

治安は至ってよく、町の中心部には夜になると観光客に人気の騎馬警察が出勤していた。



速度規制標識や歩行者優先標識もあった。



アメリカの観光地の中でここは愛煙家に最も優しい町だ。喫煙規制が厳しいアメリカにあってここほど気兼ねなく喫える場所は他にはないだろう。喫煙できる場所が多く意外だった。

日本から直行便のない片道16時間の旅は行くだけでも疲れるが、それでもまた行ってみたいと思わせる魅力に満ち溢れた町だった。

お知らせ

住所等変更

○日栄興業(株) (北海道協会)

〒061-1405 北海道恵庭市戸磯76-18

○(株)ケー・エス・エンジニアリング (関西支部)

〒567-0086 大阪府茨木市彩都やまぶき2-3-1

Tel 072-649-2500 Fax 649-2505

○伸和道路開発(株) (関西支部)

〒567-0086 大阪府茨木市彩都やまぶき2-3-1

○(株)熊本みかど

(九州協会)

代表取締役 上田 克行

→代表取締役社長 安積 正次

退 会

○日本ハイウェイ・サービス(株) (関東支部)

○日本ハイウェイ・サービス(株) 名古屋支店

(中部支部)

代表者変更

○埼玉ライナー(株) (関東支部)

代表取締役 宮田 勉→宮田 哲

○ウカテック(株) (四国協会)

代表取締役 宇賀 理→小森 高敏

トラフィックサポーター編集委員 (五十音順)

委員長 松村みち子

委員	安里 浩	梅野 秀明	太田 昭雄
	大坪 美則	岡本 力	小畑 営一
	笠原 孝志	木須 毅	菰田 潔
	佐藤 義信	須藤 和彦	外池 利幸
	高鍋 誠治	中谷 一成	前田 年輝
	松山 恵一	森岡 健	



建設業界の皆様へ

建退共への加入を検討しませんか

福祉の増進と企業の振興のための国の退職金制度です

建設工事の第一線で働く優秀な人材確保にも寄与！

◎法律に基づき運営される国が作った制度
◎建退共加入は「経営事項審査」で加点点評価
◎国からの財政上の支援(国の助成により掛金の一部が免除)

特長

◎掛金は全額非課税(損金または必要経費に算入できます)
◎複数の企業間を就業しても通算して退職金を支給
◎加入の手続きは簡単

●加入できる事業主
建設業を営む事業主

●対象となる労働者
建設業の現場で働く方

●掛金は一日310円
(加入労働者ひとり)

建退共は建設業で働く労働者のための退職金制度です。

独立行政法人 勤労者退職金共済機構
建設業退職金共済事業本部

〒170-8055 東京都豊島区東池袋1丁目24番1号
TEL 03-6731-2866 FAX 03-6731-2895

建退共

検索

