



全標協広報

2022 **9**
NO. 353

○令和4年度講師連絡会議を開催	1
○「円滑」再考	2
○登録基幹技能者講習を実施	4
○登録基幹技能者講習合格者	5
○第10回国土交通省との勉強会を開催	6
○国土交通大臣表彰受賞挨拶	6
○ヤンゴン・バガン(ミャンマー)旅行記	7
○お知らせ	10

トラフィックサポーターはホームページでもご覧になれます。

当機関紙の感想等は下記にご連絡ください。

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 Eメール soumu@zenhyokyo.or.jp ホームページ: <https://www.zenhyokyo.or.jp/>

令和4年度講師連絡会議を開催

全標協が実施している登録標識・路面標示基幹技能者講習は、今年で10年目となり、更新講習の受講者も増加しています。また、道路標識点検診断士研修は今年で5年目となり、12月に最初の更新研修を実施する予定です。

資格保有者の増加によって更新される方も増加することから、実施機関として今後とも適切に運営を行うためには、更新講習、更新研修の実施回数や実施会場の追加を将来的に検討するとともに、特定の講師に負担が偏らないように、業界での経験が豊富な方々に、全標協の講師として継続的にご協力いただける体制の確保が急務です。更に、講師陣の今後の世代交代やコロナ禍において予定した講師が参加できない場合の交替講師も想定しておく必要があります。

そこで、全国の支部から推薦を受けた皆様に新たに講師として活躍していただくための活動を、昨年から開始したところです。

昨年11月に講師研修会を富士教育訓練センターにて開催し、今年は各講師の活動を具体化させるために講師連絡会議を次のように開催しました。

- 6月17日(金)大阪:参加講師17名、講師アドバイザー2名
- 6月20日(月)東京:参加講師19名、講師アドバイザー7名

この会議では、全体会議と道路標識、路面標示の各分科会において、今後の講義に必要となる情報の交換等を行ったほか、支部・県協会における技術講習会の実施についても問題意識の共有を図ったところです。

コロナ禍での制約はありますが、全標協講師陣によって今後とも質の高い講義を提供し、業界における人材育成や公的資格保有者の増加に寄与したいと考えております。会員企業におかれましては、ご理解とご協力のほどよろしくお願い申し上げます。



大阪会場



東京会場

「円滑」再考

東京大学大学院特任教授 中村 文彦

安全と円滑

わが国の道路の交通管理の基本となる道路交通法の第一条は、この法の目的を述べている。曰く、「道路交通法第1条(目的):この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする」。この記載の中の、「その他交通」の「円滑」について、少し整理してみたい。

なにを円滑にしているか

現場での業務に携わっていると、ここでいう円滑は、専ら車道部分の車線を走行する自動車交通流の円滑のみを意味しているように思えてくる。多車線道路の1車線をバス専用通行帯にする提案に対して、多くの方が、そんなことをするとバス以外の自動車交通流の円滑が損なわれるのでよろしくないという発言をされる。バス専用通行帯によって、バスの交通流が円滑になることは評価されない。場合によっては、バスが円滑に走行することで得られる社会便益がいかほどで、一方で、他の車線の自動車の走行速度低下に伴う所要時間増加で失う不利益がいかほどで、比較すれば、バス専用通行帯が望ましくないことがわかるという発言や、当該区間走行自動車の平均所要時間が増加し円滑が損なわれる、というような議論になる。

多車線道路で、車線数を減らして歩道を広げる、あるいは、自転車通行帯を設定するような事例では、車線数が減ることによって自動車交通流の円滑が損なわれる場合には、歩道幅も自転車通行帯確保も実現できなくなる。

いずれの場合でも、車線部分での自動車交通流の円滑が最優先されて意思決定がなされる。歩行者の交通流の円滑、自転車の交通流の円滑、バスの交通流の円滑というのは優先されない。

道路は移動全般を支えている

我々はいろいろな場面で、無意識のうちに、道路利用の中心は自動車交通という前提でものを考えていることが多いかも知れない。

人の移動とモノの移動とで、説明の仕方が若干異なるが、筆者は、人の移動の場合については、以下のように考える。人々は、住み、学び、働き、憩う。住む場所と働く場所が異なるから移動する。友達が遠くに住んでいるから会いに行く。外の空気を吸って散歩したいからでかける。こうやって移動が発生する。専門的には、なにかの用事に伴って生じる移

動を派生需要、移動そのものが目的の場合には本源需要と呼ぶ。また最近では、派生需要を場合分けする考え方もある。とても楽しい用事のためにわくわくして出かける、あるいは、とても楽しい用事のあと、その余韻に浸りながら帰宅する、そういう移動は非義務的派生需要と呼び、どうしてもやらなければならない用事のための移動を義務的派生需要と呼ぶ場合もある。そもそも、用事を義務的と思うかどうか、わくわくや余韻を感じるかどうかは、主観に強く依存するものなので、厳密な区分は難しい。

さて、そうして発生する移動は、選択行動の連続になる。時刻を選び、同行者を選び、交通手段を選び、経路を選ぶ。この選択行動を理論的に詰めていくことで、いわゆる交通需要の予測がなされる。そして、ここで、自動車が選ばれることがある。地方部では多くの場合に自動車が選ばれる一方で、東京のような大都市では、自動車が選ばれる場面は限定的といえる。いずれにせよ、自動車での移動は、選択肢のひとつに過ぎない。他の選択肢、具体的には、徒歩も自転車もバスも路面電車も、同じように道路を使う移動方法である。そして、高齢になって身体能力に衰えが生じ始め、運転が困難になった場合には、自動車の運転は選択肢ではなくなる。障害のある方々も移動の選択肢はかなり限定される。

道路は、こうやって整理できる移動を担う重要な空間である。もちろん移動以外にも道路にはさまざまな役割があるが、今回はそこには触れない。道路の大きな意味は、自動車優先の場ではなく、移動の場であるということを思い出したい。

優先順位の判断こそ必要

さまざまな移動が、相応の量存在する一方で、道路空間が無限大ではないことを考えると、どうしてもそこで優先順位を決める必要が生じる。どの道路でも、いつでもどこでも自動車が優先、ということはない。しかしながら、先にも述べたが、我々は、政策決定や道路の使い方を決める場面でも、自動車第一優先を無意識に大前提にしているかもしれない。

極論に聞こえるかもしれないが、以下のような議論が、少なくとも俎上にのることが健全だと考えられる。例えば、多少渋滞が発生しても、渋滞がひどくなくても、この道路のこの区間は、歩道を十分にとる必要がある。例えば、横断歩道を伴う信号交差点で、横断歩行者のための青現示の時間を長めに確保する必要がある。例えば、一般車両車線の混雑が

ひどくなっても、この時間帯のこの区間にはバス専用通行帯が必要である。というようなものである。

包括的交通管理策 Comprehensive Traffic Management

1980年代の英国において推奨されていた施策に包括的交通管理策と訳せるものがある。現代の英国政府では明示的には取り上げられていないものの、筆者がみる限り、英国各都市での中心市街地や歴史的市街地での運用には十分に根付いているように思われる。

発想はきわめてシンプルで、対象地区内で、それぞれの交通手段のことだけを優先する案を作成し、それらを重ね合わせて調整し折り合いをつけていくものである。こちらの道路区間のこの時間帯を歩行者専用にする代わりに、並行する裏側の道路は、少し歩道をせまくして物流車両の停車を円滑にするというように、ある種のバーター取引をしながら、それぞれの道路区間について、それぞれの時間帯での優先順位を決めていく。そこに、それぞれの道路の処理能力すなわち容量の管理、そして、もう少し自動車を減らして自転車やバスを使ってもらおう等、そもそもの移動の需要量の管理もかかわってくる。

我々は、たとえば小学校周辺の通学路での登下校時間帯、週末のまちなか等、道路利用の優先順位を見直し、かつ、それが担保される、すなわち違反車両が発生しない、せっきくの規制が骨抜きになることがない工夫を組み合わせることにより注力すべきである。

残存する日本の路面電車にみる優先順位

道路利用の優先順位の議論の中で、現代の日本が頑張っていると言えるのが、路面電車であると筆者は考える。昭和30年代、東京でも横浜でも、優先順位の議論は無視され、幹線道路上の路面電車の軌道内への自動車の走行を認めた都市では、悉く路面電車は廃止に追い込まれ、軌道内への自動車走行を認めなかった都市では、現在も路面電車は健在である。

こうして残っている日本の路面電車は、ある都市ではしぶとく、ある都市でさらなる進化を遂げている。写真1は富山駅北口に新設された軌道である。道路の中央ではなく歩道寄りを路面電車が走行している。これを中心市街地で大々的に導入したのが、写真2の札幌市である。マスコミの大々的な反対キャンペーンにもめげず、客待ちタクシーや荷捌き車両を交差方向の道路で受け止めてもらうことで実現した。一方で、高知市の西部の地区では、写真3および4のように、従前から道路の中央ではない部分を路面電車が走行している。長年にわたり沿道との間では折り合いがついていて、路面電車が優先されている。

路面電車を有する都市では、恐らくはいろいろな意見があるのだろうが、結果として路面電車を最大限優先している。姫路市や京都市の近年の車線減少の取り組みも含め、我が国では、自動車以外に優先順位を明確に与えることはできるようである。だとすれば、若干暴論かもしれないが、先に述べた通学路や小学校区においても、もっと大胆なことができるはずであり、そうなれば、通学路での悲惨な交通事故をもっと減らすこともできるものと期待したい。



写真1 富山



写真2 札幌



写真3 高知



写真4 高知

登録標識・路面標示基幹技能者講習を実施

2022年度第1回登録標識・路面標示基幹技能者講習が、7月13日(水)から3日間、富士教育訓練センターにおいて実施されました。標識36人、路面標示39人が受講し、また全標協関東支部会議室にて標識3人、路面標示1人が再受験しました。



入校式 清水会長挨拶



〔標識〕受講生



〔路面標示〕受講生

※例年であれば富士山を背景に撮影しますが、3日間曇雨天が続き、正面玄関階段で撮影しました。



修了試験



小池専務理事から修了証授与

登録標識・路面標示基幹技能者講習(7月)合格者名簿

標 識		
地域	氏 名	会 社 名
北海道	佐藤 崇之	(株)大宮ホーロー北海道製作所
東北	武田 陽佑	光進産業(株)
東北	奥山 貢	アサヒ工業(株)
東北	岩井 豊	アサヒ工業(株)
東北	須藤 秀勝	(株)リープス産業
関東	渡邊 覚	(株)アシスト
関東	松澤 真也	(株)コクブ
関東	佐藤 圭司	神交工業(株)
関東	関口 稔真	(株)信交
関東	根岸 淳	新日東(株)
関東	後藤 祐司	新日東(株)
関東	稲村 尚人	(株)中井産業
関東	岩間 勝正	(株)ロード
関東	羽石 欣司	(株)神田建設
関東	今井 翔一	(株)神田建設
関東	遠藤 和彦	(株)日本都市千葉支社
関東	大内 敏正	矢木コーポレーション(株)
関東	諏訪部恭一	矢木コーポレーション(株)
関東	唐木 武徳	黒河内建設(株)
関東	榎林 達也	黒河内建設(株)
関東	金田 正人	大光ルート産業(株)
中部	立岩 良之	日道工業(株)
関西	片下 景太	ジョイントロードサービス(株)
中国	河合 良彦	(株)富士テック
四国	岡村 行高	(株)道路交安
四国	越智 啓至	愛媛大東(株)
九州	小野 秀志	九州セキスイ商事インフラテック(株)
九州	園田 満徳	九州セキスイ商事インフラテック(株)
九州	岩永 浩幸	日本乾溜工業(株)
九州	甲斐 誠	日本乾溜工業(株)
九州	山本 祥太	日本乾溜工業(株)
九州	濱口 拓也	日本乾溜工業(株)
九州	副田 健二	日本乾溜工業(株)
九州	井潤 年光	(株)大邦興産
九州	尾曲 芳彦	(株)旭友
九州	甲斐 暢	太陽テック(株)
九州	川上 太郎	ミカドコーポレーション(株)
九州	馬場 武	大輝ロード(株)

路面標示		
地域	氏 名	会 社 名
東北	川村 庄利	岩手標識(株)
東北	北山 功	(株)セーフティロード
関東	前田 合晶	神交工業(株)
関東	岡本 徳久	(有)麻生マーク
関東	江里口 純	ニュース産業(株)
関東	千田 実	交安工業(株)
関東	大塚 弘久	信号器材(株)
関東	佐復 祐稀	(株)信交
関東	清水 伸晃	新日東(株)
関東	萩原 和也	富士技工(株)
関東	萩原 正浩	富士技工(株)
関東	小林 洋昌	(株)ロード
関東	山下 啓太	亜美ライン工業(有)
関東	小結 勝巳	亜美ライン工業(有)
関東	湯山純一郎	カンセイ工業(株)
関東	中野 幸治	(株)光栄産業
関東	高木 正人	(有)つくば交安
中部	小島 祐二	(株)キクテック
中部	石井 健太	(株)キクテック
中部	稲葉 潤	(株)キクテック
中部	吉田 幸央	日道工業(株)
中部	神谷 館正	日道工業(株)
中部	羽切 俊	(有)アイロード
中部	田岡 雄佑	中部産業(株)
中部	田中 文典	ユウテック(株)
関西	舛田 純也	(株)サンケイ工業
関西	中島 卓	(株)ラインズテック
関西	井上 悟	エッジ安全企画(株)
中国	常盤 龍矢	(株)富士テック
四国	中田 勇輔	(株)アトム
四国	宮田 仁博	(株)道路交安
四国	井内 信寿	(株)大串塗工
四国	森川 雄一	(株)四国ライト
九州	吉富 純也	日本乾溜工業(株)
九州	高山 淳	(株)サンテクノ
九州	霜田 春二	(株)サンテクノ
九州	陣内 司	大道工業(株)
九州	狭間 飛希	太陽テック(株)
九州	久保 貴明	ミカドコーポレーション(株)

第10回国土交通省との勉強会を開催

7月6日(水)、国土交通省において第10回「区画線、標識、防護柵等の工事発注のあり方に関する勉強会」が開催されました。勉強会は、コロナ対策のため、WEBシステム併用で行われました。

勉強会には、国土交通省から大臣官房技術調査課、道路局企画課、国道・技術課、環境安全・防災課、道路交通管理課の幹部職員が出席されました。

全標協からは新美副会長、小池専務理事、桶井道路標識委員長、石井路面標示委員長、林環境・防護柵委員長などの関係者が出席しました。

全標協は、「標識の管理データベース化について」(標識業界を取り巻く市場環境の変化と将来課題、標識管理データベース構築のロードマップ)、「カーボンニュートラルへの取組」(案内標識の製作工程を変えることについて)、「防護柵について」(通学路交通安全対策「生活道路用柵」、交差点の歩行者安全対策「ボラード設置の普及」)について説明しました。

国土交通省からは、「ゾーン30プラス」(道路交通安全対策室)、「全国道路施設点検データベースの整備について」(技術企画室)、「道路標識データベースの整備について」(企画課)、「道路関係のカーボンニュートラル関連施策」(環境G)、「入札契約等に関する最近の話題について」(技術調査課)の説明がありました。



国土交通大臣表彰を受賞して

全標協理事・愛知県協会長 加藤 淳一 (藤安全施設株式会社 代表取締役)



この度、令和4年度建設事業関係功労者等(道路事業)国土交通大臣表彰を賜りましたこと、心より光栄に存じます。ご推挙いただきました一般社団法人全国道路標識・標示業協会本部関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。この栄誉はひとえに、全標協が長年にわたり

全国で展開されています諸活動に対し、会員の皆様方の代表として賜ったものとうけとめ、この場をお借りして各位に心よりお礼申し上げます。

私は平成29年から全標協理事に就任させていただき、平成9年から中部支部の幹事を務め現在は副支部長を、令和3年から一般社団法人愛知県道路標識・標示業協会の会長を務めさせていただいておりますが、この間これといった業績を残しているとは思っておりません。

愛知県の交通事故死亡者数は2018年まで16年連続のワーストを記録しました。2019年に脱することが

できたわけですが、昨年は交通安全計画の2025年までに年間の死亡者数125人以下とする目標を前倒しで達成することができました。様々な要因により、この結果となったと考えられますが、物理的デバイスである標識標示等の交通安全施設の整備が一助となっているのではと自負しております。

特に昨年度は「子どもを守ろうプロジェクト」において、愛知県西尾市で通学路の信号交差点開口部にボラードを設置する施工寄贈を行いました。これにより、児童をはじめ歩行者の安全が保たれると考えております。老朽化した交通安全施設の調査を自主的に行い、毎年愛知県庁道路維持課にご報告させていただいております。これにより危険箇所の修繕が推進されることを望んでおります。また、例年開催いたしております施工技術研修会では、関係官庁のご担当者にご来場いただき、国土交通省中部地方整備局様の基調講演を始め、種々多様な提案をさせていただいております。このような協会活動が、交通安全に寄与していると確信しております。

これからも、この度の表彰に恥じぬよう道路標識・標示業を通じ社会に貢献する活動に取り組んでまいります。今後とも関係各位のご指導とご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

ヤンゴン・バガン (ミャンマー) 旅行記

全標協技術部参事 上田富久

ミャンマーで国軍がクーデターを起こし実権を握ってから8月で1年半が過ぎようとしています。この旅行記は以前訪問したミャンマーでの素晴らしい遺跡及び交通事情等、クーデターが発生する以前の平和な頃の旅の思い出を紹介します。

1. はじめに

ミャンマーは東南アジアに位置し、中国、ラオス、タイ、インド、バングラデシュに囲まれ、人口は約5,200万人、首都はネピドー、言語はミャンマー語、宗教はミャンマー国民の約85%が仏教徒で、その他キリスト教、イスラム教、ヒンドゥー教等を信仰している。どの宗教の人達もみな信仰熱心で、毎日寺院へ通う人も少なくはないと聞いた。また、仏教の教えを子供の頃から学び、功德を積むことで幸せを得る考えを持つ穏やかで親切的な基礎を成す国民が多いと聞いている。

その一方長い間鎖国政策をとっていた国でもあるため、インフラ整備が遅れていたが、新政府が誕生する4～5年前から経済成長が著しい国でもあり、世界中の企業から注目を集めている。

さて、この度の旅は交通渋滞が激しいヤンゴン市内と世界三大仏教遺跡のひとつであるバガンの観光と道路状況、道路標識、路面標示の設置状況等織り込んで紹介しよう。

2. バガン

カンボジアのアンコール・ワット、インドネシアのボロブドゥールと並ぶ世界三大仏教遺跡のひとつである。11世紀、長く他民族が群雄割拠したミャンマーの地を制覇し、ビルマ族による初の統一王朝を成立させた地である。

バガンでは王都滅亡から700年以上経た現在も、2,000を超える仏塔、寺院が大地に静かにたたずんでいる。そこで観光したいいくつかの仏塔を紹介する。三層の方形基壇に円筒形の塔をのせた、ビルマ型パゴダの祖形とされる仏塔(シュエズイーゴン・パゴダ)(写真1)。



シュエズイーゴン・パゴダ(写真1)

チャンスイッター王がインドの仏僧の助言により、ヒマラヤの窟院を模して設計したといわれる大寺院(アーナンダ寺院)(写真2)。



アーナンダ寺院(写真2)

バガン朝に敗れ捕虜として連行されたタトゥン国のマヌーハ王が寄進した寺院(マヌーハ寺院)。5層の方形上に八角形の台座と円筒形のストゥーパを乗せた高さの仏塔(シュエサンドー・パヤー)。この仏塔からのサンセットは素晴らしいの一言であった(写真3)。



シュエサンドー・パヤーからの夕暮れ(写真3)

そしてバガンの最初の宿泊先は、エーヤワディー川畔に面した広々とした敷地を有する日系資本のリゾート(ティリピセヤ・サンクチュアリ・リゾートホテル)に宿泊。ミャンマーという国を忘れてしまうほどの素晴らしい近代的な施設を持つ宿泊施設であった。

翌日早朝、あるパゴダに向かい、日の出とバガン観光の目玉であるバルーンツアーを鑑賞した(写真4)。

また、バガンでの現地道路状況を確認するため、ホテルから徒歩10分程の交差点で30分位待機し写真を撮り続けた。和やかなゆったりした現地の人達の生活感が印象に残った。交差点路面標示(写真5)、家族での出勤状況(写真6)。



バルーンツアー (写真 4)

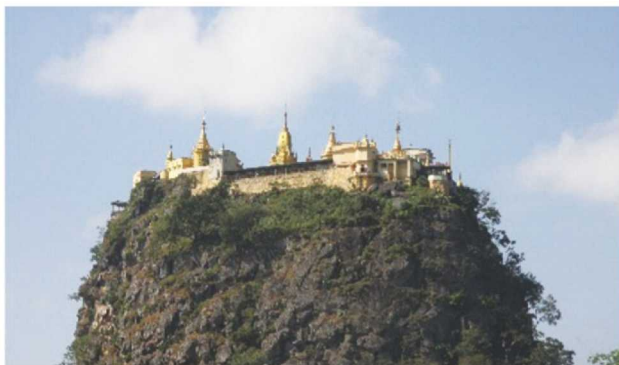


バガン市内交差点路面標示 (写真 5)



家族での出勤状況 (写真 6)

朝9時頃ホテルを出発し、緑深いナッ信仰の総本山ポッパ山に向かった。現地まで約1時間30分ほどかかるということと朝が早かったので眠りについた。眠りに入ったのが間違いで、走ってすぐに舗装道路が無くなり、砂利道及び山道の最悪な状況で寝どころか車外が気になりはじめ、一睡もできなかった。ただ、寝なかったのが幸いし、遠くからポッパ山 (写真7) を見る事ができた。



ポッパ山 (写真 7)

ポッパ山に到着し、ガイドから、山頂までの777段の階段を昇っていくと聞かされ心配したが、普段のトレーニングが功を奏し無事に登頂できた。また、途中々に踊り場がいくつかあるので周囲の景観を楽しみながら登った。頂上からの景色はまたまた絶景だった。その日は同じホテルに宿泊し、いよいよ明日ヤンゴンに。

3. ヤンゴン

ヤンゴンでは、道路状況が一変し、車、車、車と市内は交通渋滞があらゆるところで発生していた。車の車種を見るとほとんどが日本車 (トヨタ、日産、スズキ) の中古車である。以前訪問したラオス (ビエンチャン) と同じである (写真8)。



ヤンゴン市内 (写真 8)

ヤンゴンでは、まず優雅な微笑みが印象的な巨大寝釈迦仏が祭られている (チャウッターデー・パゴダ) (写真9)。一日かけて楽しめるヤンゴン随一の巨大パゴダ (シュエダゴン・パゴダ) (写真10) 等の仏塔、寺院を巡った。



チャウッターデー・パゴダ (写真 9)



シュエダゴン・パゴダ (写真 10)



参拝者

また、途中市場（ボージョーアウンサン）に寄り、一時間ほど自由時間があり、ヤンゴン市内の案内標識（写真11）、規制標識（写真12）、路面標示（写真13）の設置状況を確認できた。



路面標示 [横断歩道] (写真 13)



案内標識 (写真 11)



規制標識 (写真 12)

4. むすび

ミャンマーはこれから大きく変わっていく。

まず、中古車の輸入規制である。新政権になって中古車輸入利権と産業政策の優先順位が逆転し、数年先では中古車輸入を全面禁止する方向で検討しているようだ。

また、軍事政権時代の開発停滞で、鉄道インフラの老朽化が進んでいる。運行速度が遅く（30km）、事故も多発している現状を旧国鉄の技術者が線路状況の調査と修理を行ってスピードアップと安全性に日夜研究を進めているようだ。

国最大都市ヤンゴンと第2の都市のマンダレー間に鉄道の開発を進める手続きを始めた。

公共インフラ整備に注力していけば交通渋滞等が少しは緩和されるだろう。

また、私たちの関係している道路環境も同じく早い速度での変化があると思う。何かお役に立てればと思う。

冒頭に記載した通り、現在は軍の支配によりミャンマー市民等の普通の暮らしが失われています。一刻も早く以前のような安全・安心な生活が戻ることを祈ります。また、再来できる日を楽しみにしています。

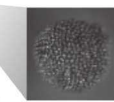
夜間の安全走行を
サポートする3Mの
テクノロジー

3M Japan Group
スリーエム ジャパン株式会社
トランスポート シーフティ事業部
〒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。



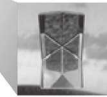
特殊反射
エレメント

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)



お知らせ

入会

○(有)ハシダ (関東支部)
代表取締役 堀田 健一
〒130-0026 東京都墨田区両国2-1-9
Tel.03-5669-1571 Fax.5669-1572

○上進産業(株) (関東支部)
代表取締役 桑原 一浩
〒362-0044 埼玉県上尾市大字大谷本郷658-7
Tel.048-725-4920 Fax.782-0798

代表者変更

○昭和サイン(株) (関東支部)
代表取締役 布川 武→松井 久

○(株)サンキ (四国協会)
代表取締役 二宮 芳博→二宮 祐一

住所等変更

○(株)丸杉 (中部支部)
〒501-6023 岐阜県各務原市川島小網町本田浦
1900-3
Tel.0586-85-7777 Fax.85-7776

退会

○山田塗装(株)新潟支店 (北陸支部)

広報・教育委員会委員
(トラフィックサポーター編集担当)

委員長	松村みち子			
委員	荒原 和愛	石川 盛昭	磯兼 忠	
	岡根 隆資	小畑 啓一	笠原 孝志	
	鎌田 洋一	菰田 潔	齋藤 正訓	
	塚田 哲也	辻野 善久	長嶋 良	
	中村 弘一	藤岡 基樹	本多 徹	
	前田 年輝	山下 利治	(五十音順)	
事務局	村上 寿一			



建設業界の皆様へ 10月は加入促進強化月間です

建退共に参加しませんか

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！

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ◎法律に基づき運営される国が作った制度 ◎建退共に参加し、履行している場合は「経営事項審査」で加点評価 ◎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) | <p>特長</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎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 (各都道府県の建退共支部で加入) |
|---|--|

- 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 月額320円