

全標協広報

2024
NO. 361

○バス停標柱の道路標識化	1
○作業衣の視認性について	4
○令和6年度事業計画	7
○賛助会員との情報交換会を開催	9
○全国事務局長・事務担当者合同会議を開催	9
○講師連絡会議を開催	9
○令和5年度技術講習会開催状況	10
○交通安全章緑十字銀章を受章	10
○交通安全下敷の警視庁交通部への寄贈	11
○令和5年度 愛知県蒲郡市通学路カラー標識寄贈 および贈呈式	11
○能登半島地震義援金を贈呈	12
○お知らせ	12

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/>

バス停標柱の道路標識化

東京大学大学院新領域創成科学研究科
特任教授 中村 文彦

1. はじめに

地域の日常生活を支えるバス交通には、いくつもの課題がある。近年では、運転士不足の問題がマスコミを賑わせている。いろいろな議論がなされているが、確実なことのひとつは、バス運転士の労働環境および待遇の問題が大きく関わっていることである。この背景にあるのは、バス交通は公共交通と言われる一方で、バス事業は民間によってなされる運輸事業だということである。公共交通と運輸事業という二つの単語が明確に区分されていないことは、バス交通にかかるさまざまなコスト構造に影響する。最も深刻なのは、民間企業でありながら、運賃金額の設定の自由度が極めて低いことにある。あわせて考えるべき点が、公共交通としての公共財の捉え方である。車両、停留所、バスターミナルにかかる費用をどのように考えるか、これによって、バス交通のコストの構造はさまざまに変化し得る。

本稿では、それらの要素のうちの一つのバス停を取り上げる。現在の日本では、バス停の標柱はバス事業者の所有物である。バス事業者が、道路管理者および交通管理者の認可を得て、当然ながら沿道の土地所有者、土地建物使用者等との調整を経て、標柱を設置する。バス停は、バス路線に沿って設置されるが、バス路線は、その開業、変更、廃止において、バス事業者が、国土交通省の支局に申請して認可される。複数のバス事業者の間の調整は、事業者間に委ねられる。これらのプロセスは、長い間、地方自治体を全く介さないかたちで実施されてきた。以上の経緯を経て、バス停の標柱は、バス事業者の縄張りを示す意味を持つようになったと解釈できる(写真1)。



写真1 典型的なバス停(千葉県館山市)

筆者は、先日、ドイツの都市交通の最新動向の視察調査に参加したが、その本務とは関係のないところで、ドイツでは、全土にわたり、バス停およびトラムの停留所の標柱が、道路標識として扱われ、道路管理者が所有管理し、そこに、バスやトラムの情報が提示されているという話を伺った(写真2)。



写真2 ベルリン(ドイツ)のバス停の例

そこで、本稿では、仮に我が国で、バス停標柱を道路標識として扱うことができるとしたら、どのような世界になるのか、どのような社会的効果があり得るか、どのような課題があるかを論じた上で、理想的なかたちで、バス停標柱を道路標識としていくにはどうすればよいか、考察を試みた。

2. バス停標柱の道路標識化の意義

現在、複数のバス路線が走行している道路のバス停標柱の多くは、事業者ごとに別々に林立している。ひとつの標柱を複数の事業者で共有している例は必ずしも多くはない。そして、場合によっては、同じ場所で、事業者ごとに異なるバス停名称を用いているものもある。統一すればよいことは誰もが理解しているが、バス停名の変更は、車内案内放送やバス路線図等の変更を伴い、そのコストを誰が負担するかで合意がとれにくいいため、なかなか実現しないと想定できる。

そして、バス停標柱に表示すべき情報として、バス路線図、バスの発車時刻表、バスの運賃、バスの乗り方、連絡先、周辺地区の情報等が考えられるが、運輸事業として規定されている情報を、バス事業者が、それぞれ、自由な形式で掲載している。また、例えば、時刻表の変更や路線の変更等の情報を遅滞なく正確に掲示されることが求められるが、バス事業者に任されており、特に誰かが監視、検査するわけでもなく、結果として、バス停に掲載されている情報が正確ではない場面がある。

バス停標柱の設置には、道路前面の土地所有者、土地や建物の使用者の承認が必要であるとともに、物理的にスペースが必要である。我が国の多くの道路は歩道がない。歩道のない道路でバス停標柱を設置することは、地形形状を考えると、道路用地内では不可能で、民地側の協力が必要となる。それが叶わない場合、バス停標柱を上りと下りの両側ではなく、設置可能な片側にだけ置くという場合がある。乗り慣れている住民にとっては問題はないものの、初めて利用する人にとっては、バスの進行方向と反対側にのみバス停標柱があるという事態になる。決して中山間地域の話ではなく、首都圏の横浜市内においても存在する話である。

さて、バス停標柱が道路標識化している場合を想定してみる。ここで道路標識化の意味は、全国の共通のデザインになっていることとともに、道路管理および交通管理の一環として扱われ、道路管理者が

所有管理していることになる。実際のドイツの街並みを想像すれば、その意義を理解することは難しくはない。

- ①バス停標柱の所有者は道路管理者になる。新規の設置や移設は、バス事業者からの申請に基づく認可という側面以外に、地方自治体の交通政策的な判断、指導、誘導が入ることになる。これは、地域公共交通計画での決定というかたちに行き着くと想定できる。
- ②バス事業者は、自らバス停標柱を道路に設置することができなくなる。必ずバス停標柱標識を利用する。その場合、バス一便あたりの使用料が発生する。使用料は道路管理者が決めることができるが、現在、バス事業者がバス停の設置と維持管理にかけている費用よりも安価にしておく必要がある。もともと標柱管理料徴収は収益事業ではないので、価格設定には融通が利くものと想定できる。
- ③バス停標柱を道路管理者が管理することができるための手続きが必要である。そして、それを道路標識として認定するためには、さまざまな課題があることは重々認識する必要がある。道路管理者および交通管理者が、これまで設置、管理している、さまざまな道路標識とは、その役割が異なることを踏まえ、どのように位置づけることが適切か、十分な議論が必要である。
- ④バス停標柱は統一したデザインとなり（ドイツでは、Hマーク（写真2参照）、バス停で掲示するさまざまな情報についても統一的な仕様となる。現在はまだ体制が整っていないが、バス事業者のバス運行認可にかかる書類のデジタル化が進めば、自動的に、バス停の時刻表や路線図、運賃情報が加工され、同一仕様での情報をバス停標柱に掲示することができる。その掲示状態の確認や更新は、道路管理者の業務になるが、これは、地域のボランティアや高校生あるいは中学生等に、バス停まわりの美化とともに委ねることが理想である。バス停標柱が、地方自治体道路管理者による公共性のある施設になるので、地域への委託は問題なく実現できる。
- ⑤道路標識として管理されることにより、道路上の他の道路施設や他の道路標識との調整が一元的になされ、道路における各種案内の視認性、安全性、道路景観の一貫性等の問題を事前に整理することが期待される。

- ⑥以上の結果、さまざまな効果を期待できる。まず、バス停の位置がわかりやすくなる。バス停標柱の位置、すなわち座標が、道路台帳に正確に登録され管理される。次に、バス停での情報取得が確実になる。統一規格になるので、設置や維持管理のコストは下がる。公共財的な存在になることで、地域との関係も深まり、トータルの維持管理コストが下がることで、結果的に、バス事業者が負担するコストも、道路管理者が負担するコストも下げることが期待できる。一方で、地域とバス停とのかかわりが深まることが期待できる。
- ⑦細かい責任関係を整理しておく必要がある。バス停に提示される情報の正確さについての責任はバス事業者委ねるものの、掲示物のはがれ、汚損の責任は道路管理者になる等の整理が必要になる。
- ⑧観光地の周遊バス等のバス停標柱で、差別化をするためのお洒落なデザインの事例等が見受けられるが、それらをどのように扱うか、無味乾燥に統一することでよいのか、整理が必要になる。筆者は、バス事業者による標柱を一切禁止すべきで例外を認めないことが基本と考える。例外を認めるとそこからルールが崩壊していく危険性が、特にこの話題では想定されるためである。
- ⑨同様に、都市間バスや定期観光バス、各種施設送迎サービスの停留所、オンデマンドバスのミーティングポイントについての扱いも整理が必要である。少し大変だが、道路上に置くバス停相当のものは全て同じ扱いにせざるを得ない。前項と同様の理由に基づく。

3. バス停標柱の道路標識化の課題

理想的にはドイツのように、全国統一のデザインで、全国統一のルールでの標柱導入が望ましいが、我が国の現状を踏まえると、一気に全国統一の基準を導入するのは、どう考えても現実的ではない。

そこで、地方自治体単位での導入からはじめて拡大していく戦略が望ましいと考える。

まず、第一段階では、最終形態を見据えて、全国標準となるデザインを決めておくことである。道路標識として扱うかどうかは、後の課題として、全国標準となる共通のデザインを確定しておく。視認性、各種情報の掲示位置の適切さ、管理のしやすさ、風雨に対する頑強性、夜間の視認性(太陽光発電の活用を含む)等に配慮したものとする。

第二段階は、バス停標柱を地方自治体すなわち道

路管理者管理にすることである。これまでのバス事業者所有で、道路使用許可を交通管理者から得た上で、道路管理者から道路占用の許可を得ているものを、道路管理者所有に変更するのは、間違いなく手間がかかる。道路管理者からすれば、業務が増えるだけでメリットは極めて小さいと認識される。バス事業者からの使用料徴収の管理と、施設の維持管理の業務が増えることの社会的意義が共有されることが大前提で、これを含めて関係者の意識改革が必要になる。

なお、必ずしも喜ばしい状況とは言えないが、冒頭に述べた運転士不足等の理由から、各地で、民間事業者によるバス路線が、減便、廃止、行政運営型へ移管される事態が発生している。

仮に、民間事業者独自によるバス路線が全てなくなってしまい、そして、その後、なんらかのプロセスを経て、地方自治体主導で、なんらかのバス運行が開始されるような自治体においては、全てのバス停が新設になり、そのバス運行に行政が当初から関与する体制となる。従って、バス停標柱の道路管理者管理は実現できる見込みがある。

第三段階は、最終段階であり、道路標識としての認定になる。共通のデザイン事例の展開と周知、道路管理者による管理の実践例を通じた意義の確認を経て、道路標識として認められるところをめざす。

4. おわりに

以上、本稿では、バス停標柱が道路標識になっているドイツの例をベースに、バス停の問題点、課題、バス停標柱が道路管理者による道路標識となることの意義、その実現可能性について私見を論じた。冒頭に述べたように、地域の人々の移動を保証するために、バス交通を活用することが意義深い場面は、以前よりは減るかもしれないが、それなりに存在する。それらの地域を持続させるためにバス交通が社会貢献できるよう、民間事業としてのバス事業を適切なかたちで行政サイドが指導、支援、誘導していくことが必要になる。そのための課題のひとつとして、バス停の扱いは、きわめて重要であり、道路標識化できることの社会的意義は大きい。

願わくは、まずは、どこかの地方自治体で、そして、近未来的には県レベルで、共通デザインのバス停標柱が、そこそこに展開し、その管理に道路管理者が大きくかかわるかたちを実現していく機会にかかわってみたい。

作業衣の視認性について

～作業員の視認性を高めるため事故防止を図るにはJIS規格の高視認性安全服を～

全標協理事 長嶋 良

会員の皆様の事業所は、主に道路上での作業、しかも交通流の中で移動を伴う作業でもあり危険を伴うことから、労働安全衛生法等に基づき安全管理に細心の注意を払っていることと思います。

私は車をよく運転するので、道路工事や路面標示の溶着工事現場を通ることも多く、ときに大丈夫かなと作業員の動き等に不安を感じる場面に出くわすことがあります。

しかも、危険を感じるのは意外にも夜間ではなく昼間に多いのです。

日中はみえるでしょう・・・と安心していませんか？安全管理上そこが盲点になるかもしれないと思っていますので、作業衣の視認性について一考してみました。

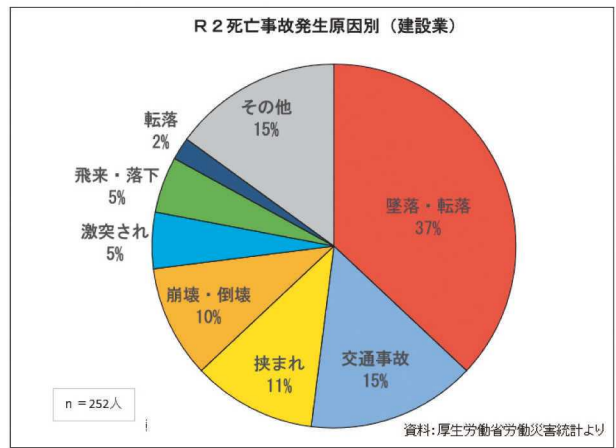
路上作業に伴う交通事故

道路上での作業は、施工条件の複雑化や労働者の高齢化など、建設現場を取り巻く環境は大きく変化しています。

労働災害のうち建設工事に係る事故の死者数は3

分の1近くを占めています。

車両が通行する道路交通の場やその直近で行う必要がある路上での工事は、常に交通事故発生と隣合わせの状況にあり、交通事故から工事関係者（交通整理員や路上作業員等）及び通行車両等の安全を確保する取り組みは極めて重要であり、一旦発生すると大惨事になりやすく事業者としても大きなリスクを強いられることとなります。



交通事故統計を確認すると・・・

警察庁の発表している交通事故統計をみると、交通事故の発生件数は大きく減少（平成24年から令和

4年までで54.8%減少）していますが、路上作業中の事故件数は38.7%減少と全件数と比較する減少率は低く令和4年は600件弱発生しています（表参照）。

事故類型	年	平成24年 (2012)	25年 (2013)	26年 (2014)	27年 (2015)	28年 (2016)	29年 (2017)	30年 (2018)	令和元年 (2019)	2年 (2020)	3年 (2021)	令和4年 (2022)	減少率 24年比
人対車	路上作業中	926	925	836	794	763	748	647	628	546	619	568	-38.7
	計	100	99.9	90.3	85.7	82.4	80.8	69.9	67.8	59.0	66.8	61.3	
車両相互計	計	63,558	60,469	56,491	55,038	51,552	50,756	48,618	44,907	37,811	36,801	37,094	-41.6
		100	95.1	88.9	86.6	81.1	79.9	76.5	70.7	59.5	57.9	58.4	
車両単独計	計	575,632	545,376	498,086	465,559	433,789	408,812	370,614	325,313	261,209	257,481	251,549	-56.3
		100	94.7	86.5	80.9	75.4	71.0	64.4	56.5	45.4	44.7	43.7	
列車	計	25,894	23,086	19,205	16,235	13,781	12,528	11,286	10,941	10,099	10,848	12,143	-53.1
		100	89.2	74.2	62.7	53.2	48.4	43.6	42.3	39.0	41.9	46.9	
合計	計	73	102	60	67	79	69	83	76	59	66	53	-27.4
		100	139.7	82.2	91.8	108.2	94.5	113.7	104.1	80.8	90.4	72.6	
合計	計	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	472,165	430,601	381,237	309,178	305,196	300,839	-54.8
		100	94.6	86.3	80.7	75.1	71.0	64.7	57.3	46.5	45.9	45.2	

※ 各年事故累計欄下段は平成24年を100とした指数である。

路上作業は安全が第一

道路標識や標示作業などは道路交通の場で行う高リスクを伴う作業ともいわれています。

路上作業における安全の確保はその目的として大別すると

- 作業員の安全の確保
- 通行する車両等第三者の安全の確保が揚げられます。

どこの現場も夜間は反射ベストの着用、照明の使

用などにより作業員の動きが確認できます。しかし昼間はどうか？

明るいから見えるよ、という声が多いように思いますが、意外にも昼間も見えにくいのです。

車を運転中に道路工事や溶着作業の現場を通りかかると、車内から見る作業員の姿は路上で直接確認する作業員等の見え方より見にくく感じます。

一日のうちでも朝、昼・午後など時間推移によって見え方も変わりますし、日の照るところと日陰、西日等によって視認性が変化することも理解しておく必要があります。

運転者を取り巻く可視光線透過率などが影響

可視光線透過率とは、人間の目で見える波長の光(電磁波)がレンズ等を透過する割合を示したものです。透過率が低くなれば暗くて見えにくくなり、15%以下になると夜間の状態に近い光の量といわれています。

ところで自動車の場合、道路運送車両法で「フロントガラスの可視光線透過率は70%以上を確保する」とこととされています。ある調査では市販車両のフロントガラスの透過率を測定したところ75～85%くらいが多かったそうです。

このようなことから自動車の運転者はフロントガラスを通して道路交通の状況を確認するため、運転席に座るだけでも目に取り入れる可視光線は70%程度まで減少します。

さらに、運転者がサングラスを着用した場合には、サングラスの可視光線透過率が30～60%前後なので、フロントガラスの可視光線透過率にプラスして透過率が低下します。

色の濃いサングラスの場合には夜間に近い状態になるので運転に注意するよう取扱説明書などで呼びかけているものもあります。

また、走行中には動体視力が低下することなどから、これらが複合し、路上に佇立して直視するよりも見えにくくなり、白っぽい作業服の場合白線と同

化してしまうこともあります。

現場の例

右上の写真は、日中の路面標示溶着作業風景です。車内からフロントガラス越しにみると、白っぽい作業服で作業している人がいること、交通整理の警備員がいることはわかりますが、余り目立ちません。



(著者撮影)

一方こちらの写真は、高視認性安全服というもので、蛍光性の目立つ生地と反射材を組み合わせたもので、JIS規格に則った製品(作業服)を着用しています。

明らかな違いを感じるかと思います。ドライバーからも高視認性安全服を着用した作業員の動きを把握しやすいです。



写真提供：北海道技研(株)

反射材の原理・性能

反射材を使用したベストなどは薄暮時や夜間には効果があります。しかし反射材は昼間には効果が薄いといっても過言ではありません。

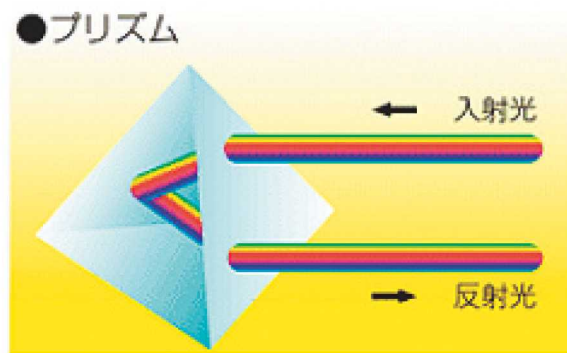
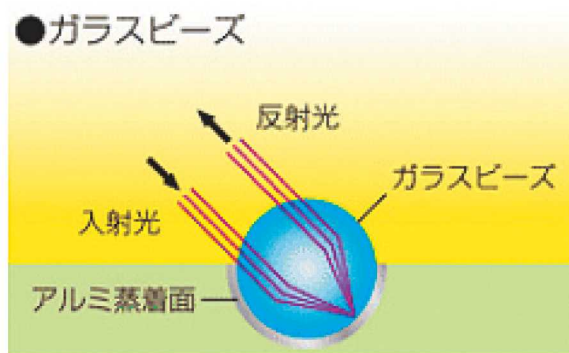
なぜならば、反射材は再帰反射という性質をもつ素材だからです。

一般的な反射は広範囲に拡散反射する性質なのですが、再帰反射はこれと異なり、図のように、光がどのような方向から当たっても(入射光)光源に向

かってそのまま反射するように光学的に工夫された反射方式なのです。

反射ベストなどを身に付けていると、車のヘッドライトの光が当たるとその光は、光源である自動車に向かって反射されることになり、運転者の目に良く光って見えるのです。

したがって光の照射がないと反射材は光らないので、ライトが点灯されていない昼間は効果が無いといっても過言ではありません。



資料: (一社)日本反射材普及協会HPより

高視認性安全服とは

「高視認性安全服」はJIST8127に規定された視認性の高い安全服のことで、JISには「明所及び暗所における・・・(略)・・・どのような光に対しても、運転者又は機械作業員に対し着用者を目立たせることで安全性を向上させることを目的とする」と規定され、また、着用者については、「作業活動中の高リスクレベルに該当する作業員等、つまり昼間及び夜間の全方向からの視認性を確保する必要とされる道路使用者を想定した」とされています。

そのため、高視認性安全服の性能として、

「色及び再帰反射係数のほか、蛍光生地及び再帰性反射材の最小必要面積及び配置し、着用者のどの方向から車が走ってくるかは予見できないため、全ての方向に高視認性材料を使用する(全方向からの視認性)必要であり、水平方向の帯状の再帰性反射材及び蛍光生地が、胴部、脚部及び腕部を一周していること」また、蛍光生地の適合色としては、「蛍光イエロー・蛍光オレンジレッド・蛍光レッド」とされています。

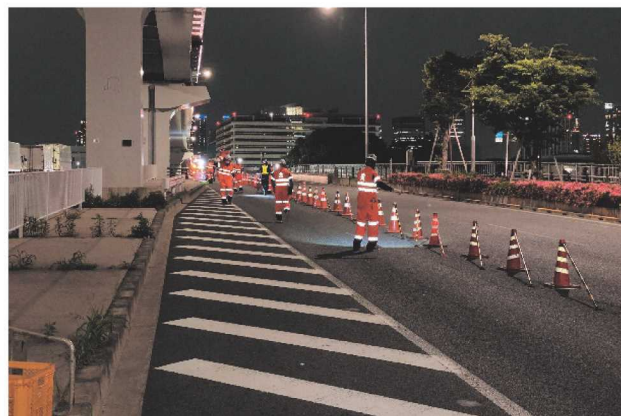
JIST8127の高視認性安全服を着用することにより、
・路上活動中の高リスクレベルに該当する作業員等の事故リスクが低減されること
・同時に車両運転者が安心して運転できることが期待できるとされています。

いろいろなシチュエーションで活用できる

鮮やかな色合いの蓄光材生地は昼間でも人目にも飛び込んできます。

また幅広の反射材によるライトの再帰性反射と、蓄光材を含んだ生地で夜間でもかなり目立つような規格になっています。

先ほどの写真は会員企業である北海道技研(株)が導入しているJIS規格に基づく高視認性の安全服です。



写真提供: 北海道技研(株)

オレンジ色の蓄光材が含まれている生地を使用しているので、昼間はもちろん、夜間や雪の中でも作業員の姿がくっきり浮き出て見えます。これが高視認性安全服の特徴です。



写真提供: 北海道技研(株)

同様の高視認性安全服は、レスキュー隊等の行政機関や高速道路での作業やJAF(ロードサービス)などでも着用されています。

現場作業員の安全確保ため

道路上での作業が中心となる業種では、昼夜間、作業環境の明暗にかかわらず、安全管理や作業員の安全を確保するという観点からJIS (JIST8127)規格に対応した高視認性の安全服を使用することが望ましいと考えます。



作業服のほか、一般の反射材だけの物よりも昼間等の視認性を考慮したJIS規格に基づくベストなどもあります。

市販の商品を見ると生地の色が明るめではあるもののJIS規格に対応していない製品も販売されていますが、一層の安全性の向上のためJIS規格品の導入を検討してみてもいいでしょうか。

最後に

“作業服”は汚れるから・・・という考え方もあるかもしれませんが、しかしいまや大切な従業員の安全を確保するための重要なアイテムになっています。

企業における安全管理・リスクマネージメントの一環として活用することで、作業現場における安全対策に資することができれば幸いです。

令和6年度事業計画

道路標識、路面標示及び防護柵等の交通安全施設は、安全かつ快適な道路交通の確保に不可欠である。

道路標識標示業界は、時間外労働規制の適用、担い手の不足、資材の高騰等の厳しい事業環境下において、引き続き道路標識の老朽化対策、路面標示の適切な更新、通学通園路の安全対策、標識標示の国際化対応等の行政的課題に、的確に対応していく必要がある。

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、技術者・技能者の育成及び交通安全施設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 技術者・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月及び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 更新講習を、5月（東京）、6月（名古屋、高松）及び11月（東京、大阪）に実施する。
- (2) 道路標識点検診断士研修の実施
 - ア 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。
 - イ 更新研修を5月（東京）、6月（名古屋）及び11月（東京、大阪）に実施する。
- (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を行う。
- (4) 講習・研修の充実
 - 登録基幹技能者講習及び道路標識点検診断士研修

の更なる質の向上を図る。

(5) 全標協講師の活用

- ア 全標協講師については、その活動を支援するとともに、登録基幹技能者更新講習及び道路標識点検診断士更新研修をはじめ各種講習・研修等において、積極的に活用を図る。
- イ 全標協講師連絡会議を開催して、各地域での状況報告及び情報の共有を行う。また、これまで講習等を行ってきた講師で構成する講師アドバイザーは、連絡会議に対する支援を行う。

2 調査研究及び情報収集の推進

- (1) 道路標識委員会において次の活動を行う。
 - ア 道路標識点検診断士の活用事例に係る情報収集と共有
 - イ 「新しい案内標識」に関する動向の把握
 - ウ 「道路標識ハンドブック」の改訂
- (2) 路面標示委員会において次の活動を行う。
 - ア 全国調査の実施
 - ①路面標示について特別の予算が付いた事例
 - ②発注書の仕様状況（路面標示施工技能士・登録基幹技能者の記載等）
 - ③区画線の分離発注の状況
 - ④路面標示施工技能士の登録状況
 - イ 「路面標示ハンドブック」の改訂
 - ウ 自動運転や維持管理等に関する動向の把握
- (3) 環境・防護柵等委員会において次の活動を行う。
 - ア 小冊子「生活道路用柵やボラードの設置について」の作成
 - イ 小冊子の県や市町村への配布、説明会・勉強会の開催
 - ウ 生活用柵・ボラード等の防護柵単価の見直し

の要請

- (4) 全標協が中心となって統一的な新技術や新材料の開発促進を図っていくため、新技術部会(仮称)を設置する。また、IT技術の活用やカーボンニュートラルへの取組等も検討する。

3 広報活動の推進

- (1) 機関紙「トラフィックサポーター」を年5回発行する。
(2) 全標協ホームページの速やかな情報更新に努める。
(3) 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 関係行政機関への協力及び要望活動等の推進

- (1) 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。
(2) 国土交通省及び警察庁へのタイムリーな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。
(3) 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。
(4) 建設キャリアアップシステム制度に適切に対応する。
(5) 防災・減災対策、国土強靱化に資するため、予算の確保、計画的な事業推進等に向けた要望活動を行う。

5 支部等及び関係団体等との連携

- (1) 年度内に支部長会を4回(うち1回は東ブロック支部長会)開催するとともに、10月に沖縄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。
(2) 賛助会員との情報交換会を開催し、情報の共有を図る。
(3) 建設関係諸団体との連携に努める。

- (4) 各支部及び都道府県協会における技術講習会等に対する支援を行う。
(5) 交通安全活動等の社会貢献活動について、活動状況をトラフィックサポーターで広報する等支援を行う。
(6) 防災・減災対策、国土強靱化に資するため、支部及び都道府県協会が締結を進める防災協定に対する支援を行う。

6 表彰の推進

- (1) 功労者の功績に応えるため、叙勲、褒章、国土交通大臣表彰(建設事業関係功労)等の上申を的確に行う。
(2) 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不動産・建設経済局長顕彰(建設ジュニアマスター)の上申を的確に行う。
(3) 総会時に、全標協の運営等功労者及び優良技能者への会長表彰を行う。

7 図書等の発行

- (1) 「道路標識ハンドブック」、「路面標示ハンドブック」及び「路面標示施工技能検定学科試験の手引」の普及に努める。
(2) 道路標識ハンドブックの改訂版から、ハンドブックのデジタル化を可能な範囲から進める。

8 全標協の組織の充実強化等

- (1) 会員の増強を図り、組織の充実強化に努める。
(2) 新たな支出項目に適切に対応できるよう、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。
(3) 会員の雇用する職員が道路標識点検診断士の資格を取得した場合、必要な助成を行う。
(4) 若手を育成し、会員間の連携強化を図るため、青年部会(仮称)を設置する。

※アンダーライン部分は、新規事業計画。

3M Science.
Applied to Life.™

夜間の安全走行をサポートする3Mのテクノロジー

3M、ダイヤモンドグレードは、3M社の商標です。
スリーエム ジャパン株式会社

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

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

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)

マイクロリブレーション(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)

〒141-8684
東京都品川区北品川6-7-29
<http://www.mmm.co.jp/ref/>

製品のお問い合わせはナビダイヤルで
0570-012-123
9:00~17:00 / 月~金(土日祝年末年始は除く)

賛助会員との情報交換会を開催

全標協は、1月17日(水)、ホテルグランドアーク半蔵門で「賛助会員との情報交換会」を開催しました。会議には、賛助会員の(株)アイチコーポレーション(大山浩之営業企画部企画統括課グループリーダー)、アトムクス(株)(今井正道道路事業部営業部長)、スリーエムジャパン(株)(岩月正英トランスポートーションセーフティ販売部長)、トラフィックサインメーカー協会(徳野修一会長)、日本カーバイド工業(株)(阿多弘司営業部長)、日本ガラスビーズ協会(大嶋明博会長)、日本土工(株)(富樫寛取締役)、路面標示材協会(喜美候部信吾副会長)の8社・団体が出席し、全標協側は新美会長、前島副会長、岡本副会長、伊藤副会長、両専務理事

及び事務局幹部が出席しました。

会議では、全標協から「国土交通省、警察庁及び財務省に対する予算等要望について」及び「令和5年度講習・研修の実施概況及び令和6年度計画について」に関し、説明しました。また、賛助会員の(株)アイチコーポレーションから「高所作業車を保有することで経営事項審査評価へ加点」、スリーエムジャパン(株)から「3M、通学路の安全性向上を目指し、千葉県八千代市立阿蘇米本学園の通学路に安全対策を施工」についての説明や、会員企業(団体)の近況等を踏まえた意見交換が行われ、情報交換会は有意義なものとなりました。

全国事務局長・事務担当者合同会議を開催

全標協は、2月8日(木)、全標協会議室において、各支部の事務局長・事務担当者との会議を開催しました。会議には、事務局長及び事務担当者17人と全標協両専務理事及び事務局7人の26人が参加しました。

会議では、全標協から、「技術講習会の開催状況及び支部等の取組について」、「講師連絡会議の結果について」、「更新講習・研修対象受講者への対応について」、「標識データベースの休止について」、「道路標識ハンドブック改版について(デジタルブック化)」及び「道路標識点検診断士のヘルメット用ステッカーの作成と「路面標示施工技能士」のバッジの廃止等について」に関し説明するとともに、各支部・協会からの質疑、要望等を踏まえながら意見交換が行われました。



講師連絡会議を開催

1月25日(木)に標識、30日(火)に路面標示の講師連絡会議を東京市ヶ谷の自動車会館において開催しました。全国から標識講師14人、路面標示講師12人のほか委員長、副委員長及び事務局が出席しました。

本年の登録基幹技能者更新講習及び道路標識点検診断士更新研修の講習内容等を振り返って、各講師から活発な意見が出され、法令や基準の改正のほか市場の動向と対策を盛り込んだ講習内容にしていくことの意思統一がされました。

また、令和6年度講習・研修計画に基づいて、カリキュラム別担当講師が選出されました。



令和5年度技術講習会の開催状況

主催	開催日・場所	主な講習内容	会員講師
富山県協会	4月13日(木) 富山県民会館	全国の最新の区画線発注状況と自動運転	石井 和夫(本部)
京都府協会	4月26日(水) 京都経済センター	区画線の新しい評価方法 自動運転と区画線の最新情報	石井 和夫(本部)
四国協会	6月9日(金) サンメッセ香川	建業法・構造便覧・交通安全施設 (特別技術講習会)	瀧田 佳明(コート)
関西支部	9月7日(木) プリムローズ大阪	区画線と自動運転の最新情報	石井 和夫(本部)
岐阜県協会	10月25日(水) テクノプラザ	区画線と自動運転の最新情報	石井 和夫(本部)
高知県支部	11月17日(金) セリーズ	区画線・登録基幹技能者・標識設置要領 (特別技術講習会)	岡 進也(道路交安)
愛媛県支部	11月22日(水) テクノプラザ愛媛	区画線と自動運転の最新情報・標識令改正 (特別技術講習会)	石井 和夫(本部) 戸田 光昭(愛媛交安)
岩手県協会	2月22日(木) エスポワールいわて	標識設置基準・同解説・構造便覧 (特別技術講習会)	池田 功(協積産業)

交通栄誉章緑十字銀章を受章

全標協関東支部の浅川貴氏(山梨県協会会長・(株)関東技研代表取締役)並びに四国協会の堀具王氏(香川県支部長・(株)コート代表取締役)が、この度交通栄誉章緑十字銀章を受章されました。同章は、警察庁長官と一般財団法人全日本交通安全協会会長の連名の表彰です。

本表彰は永年に渡り交通安全活動に従事したことが高く評価され、受章となったものです。

表彰は、1月17日(水)に東京都文京区のシビックホールで開催され、関係者約1,800人が出席した「第64回交通安全国民運動中央大会」(一般財団法人全日本交通安全協会・警察庁主催、内閣府・文部科学省・国土交通省後援。)において行われました。大会には秋篠宮皇嗣同妃両殿下が出席され、秋篠宮皇嗣殿下からおことばを賜りました。



浅川 貴氏



堀 具王氏

交通安全下敷の警視庁交通部への寄贈

（一社）全国道路標識・標示業東京都協会 会長 宮川 訓

道路標識・標示・防護柵の専門集団としての立場から、子供・学童に適切な安全インフラの提供を目指す為に一般社団法人 全国道路標識・標示業協会本部を中心として、2006年より行われている『子どもを守ろうプロジェクト』ですが、東京都協会でも2011年度（平成23年度）より小学校、PTA、自治体、道路管理者、警察などの関係団体、機関と連携し毎年様々な活動を行っております。

運動の効果を高めるため当協会オリジナルデザインの下敷を作成し、警視庁交通部へ寄贈する活動を開始したのが2012年度（平成24年度）からとなり、今年度の活動でオリジナルデザイン下敷の寄贈も13回目となりました。

子どもたちへ配布する下敷ですが、関係法令の改正に伴う内容の変更などを反映した本格的な内容となっております。

寄贈先の警視庁交通部さまよりのご指導に基づき、専門集団として監修に協力させて頂いており、

保護者の方が見てもなるほどと思ってもらえるのではないかと自負しております。

各警察署が小学校にて開催する交通安全教育にご活用いただき、子どもたちの交通安全意識向上に寄与するとともに、ご自宅へ持ち帰ってからも親子で話題にいただき交通安全意識向上の輪が広がる事を願っております。

当協会としては、痛ましい交通事故の報が無くなる事を祈念しつつ子ども達を含む関係機関と連携しながら、交通安全教育への支援を引き続き行っていく所存でございます。



令和5年度 愛知県蒲郡市通学路カラー標示寄贈および贈呈式

中部支部子供を守ろうプロジェクト委員長 本多 徹

愛知県蒲郡市の南側にあります三谷小学校の通学路にカラー標示による通学路の安全対策を施工してまいりました。緑と白を組み合わせたカラーエスコートを中心に歩行者の安全に対する啓発を行えるよう提案し施工をしてまいりました。

蒲郡市ではこのボランティアの完成とほぼ同時期に別の道路で自家用車と高校生の重大な人身事故が発生しました。こういった背景の中、今回のボランティアは今後の事故抑止になると蒲郡市役所の中にある交通安全プログラム推進室は見ていただいたようで今後も交通安全に関するアイテムの提案をしてほしいというお言葉をいただきました。

今回のボランティア活動に対して7月25日に蒲郡市の市長応接室において贈呈式を執り行うことができました。蒲郡市の鈴木市長様より今回の通学路カラー標示に対して“未来の蒲郡市を担う子供たちが安全安心に学校生活を送る一助になるものと大いに期待しております”というお言葉を頂戴しました。これに対し加藤協会長から“地域社会の宝である子供たちが安心安全に通学できる環境の実現を目指しこれからも活動してまいります”と返答をし結びました。

当協会から鈴木市長様に向け目録を贈呈し、鈴木市長様からは感謝状をいただき贈呈式が暖かい雰囲気で行われました。



通学路カラー標示



通学路に設置した「路面シート」



市長応接室にて行われた贈呈式

能登半島地震義援金を贈呈

3月12日(火)富山県庁で河合信輔富山県協会長から新田八朗知事に富山県協会((一社)富山県安全施設業協会)及び(一社)全国道路標識・標示業協会連名による義援金目録を贈りました。

新田知事は両協会の真摯なお気持ちの表れとしており、できるだけ早く市町村を通じて被災者の元へお届けしたいと謝意を述べられ、感謝状をいただきました。



お知らせ

代表者変更

- (株)ニシダ (北海道協会)
代表取締役 西田 康稔→西田 友哉
- 信号器材(株) (関東支部)
代表取締役社長 前島 敏雄→徳野 修一
- (株)レックス (北陸支部)
代表取締役社長 畠山 信夫→竹村 誠
- (株)ダイエーディスプレイズ (中部支部)
代表取締役 笹野 清孝→岩塚 香
- 寺部安全施設(株) (中部支部)
代表取締役社長 寺部 典司→寺部 岳

[全標協正会員数]

支部(協会)	正会員数	支部会員数
北海道	39	0
東北	43	5
関東	178	6
北陸	39	2
中部	86	8
関西	56	5
中国	43	2
四国	40	0
九州	69	4
沖縄	9	0
合計	602	32

(令和6年3月31日現在)

住所等変更

- 協和産業(株) (関東支部)
代表取締役社長 高山 徳三→御厨 正義
〒157-0077 東京都世田谷区鎌田3-22-1-202
Tel.03-6447-9193 Fax.6447-9194
- 丸山工業(株) (北陸支部)
〒920-0027 石川県金沢市駅西新町3-1-10-5F
Tel.076-204-8678 Fax.204-8679

退会

- (有)秋田中央ライン (東北支部)
- (株)秋田デックライト (東北支部)
- 大館桂工業(株) (東北支部)
- 大進塗装工業(株) (東北支部)
- (株)三亀産業 (東北支部)
- 信号器材(株)福島営業所 (東北支部)
- 交通安全施設(株) (関東支部)

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 石川 盛昭 磯兼 忠 岡根 隆資
金子 正 鎌田 洋一 神長 恒範
小牧 健祐 菰田 潔 齋藤 正訓
高見澤靖二 田中 耕司 中川 一雅
長嶋 良 中村 弘一 本多 徹
前田 年輝 山岸 直人 (五十音順)
事務局 村上 寿一