

世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム 講演記録 (続編)

ゼロへの提言 **クルマ社会と子どもたち(下)** 今井 博之

2010/11/21 札幌市「かでる2・7」

[講師プロフィール]

1957 年京都府生まれ。吉祥院こども診療所所長。1994 年愛息竜太郎君(10 歳)を交通死で失う。クルマ社会を問い直す会会員、子供の安全ネットワークジャパン幹事、日本セーフティプロモーション学会理事。著書に「クルマ社会と子どもたち」(共著、岩波ブックレット)、「ありふれた子どもの病氣と事故の予防」(かもがわ出版)、「死ななくてもよい子どもたち」(訳、メディカ出版)「子どもが道草できるまちづくり」(執筆、学芸出版社)など。

II. 交通死ゼロへのビジョン



さて後半は、これまで述べたことを前提・知識として持って頂いて、交通死ゼロへのビジョンということについて話をしたいと思います。

ビジョンゼロというのは、1995年に構想され、2年後1997年にスウェーデン議会で議決されました。国家の議決として画期的なことですが、最終的には道路運輸システムで殺されたり、重傷を負う人が一人もいなくなる社会を目指すということです。それも、理想を宣言したのではなく、短期的にという決意で、理論的に提示したことが重要です。

理想にすぎないと批判もあったのですが、この計画策定に深く関わっているカロリンスカ研究所～ノーベル賞受賞者を決めている所ですね～のスパンストロームさんという力学の教授が来日された時、ビジョンゼロについて、「交通事故をゼロにする手段を我々はすでに持っているが、やっていないだけ。やればゼロにできる。例えば、天然痘が蔓延していた時代に、これが世界の中で消えていくことを予想した人は誰もいない。ところが医学が進歩し、ついにゼロにすることが出来たではないか」と言いました。つまり、事故は感染症と同じ見方ができ、同じ手法で分析し対策をとれば減らせることはわかっていると。

ビジョン・ゼロの本質

- i. 事故はゼロにできないが、死亡・重症外傷はゼロにできる → 傷害制御科学を採用
- ii. システム・アプローチを採用する → ヒューマンエラーの考え方
- iii. 生命が第一という強力な倫理的動機

ビジョンゼロの本質は、死ぬとか後遺症になる事故をゼロにすることが重要であるということです。事

故をゼロにするということに目を奪われてしまうと、どうしても不可能になってくるのです。そして、システムアプローチを採用すること、命が第一という強力な倫理的動機。この3つを順番に解説していきます。

■ 死亡や重傷はゼロにできる

人間とは過ちを犯すものです。ヒューマンエラーが必ず発生することを認めた上で、そのエラーが重大な結果にならないためのシステム構築が重要ということです。そのために、ハドンのマトリックスと言いまして、事故前と事故時そして事故後、人間と自動車そして道路環境について、この掛け合わせ9個のマスすべての出来る対策がある。一つだけでなく総合的にやることです。歩行者への安全教育だけでもだめです。子どもを車に乗せて走るとき、いくら自分が気をつけていても対向車がぶつかってくることがありますが、チャイルドシートをしていたら正面衝突の場合でも70%の死亡が回避できます。事故は起きましたが、重傷の死傷は回避出来たのです。あるいは、シートベルトをしていて事故に遭い、頭を打たず助かったがあばら骨を折り呼吸が出来なくなった時、救急隊がすぐに駆けつけ病院に担ぎ込まれれば助かるでしょう。しかし、1時間も2時間も遅れた場合は命がない。このように、それぞれでやれることがあるのです。

ビジョンゼロを策定したスウェーデンは、事故のインデプス・スタディという詳細な調査を決定し、警察だけではなく、記者や工学者などを含めた研究者が一体になって、その1例1例を分析し、道路設計上の問題、規則の重大な違反～ヒューマンエラー～の問題、そして安全装備の不良の問題という3つに分けたのです。そういう分析をして、人間のエラーは実は7%に過ぎないことが分かりました。人間を鍛えあげてコンピューターのように絶対に違反をしないという人間にしても、90%の死傷は助からず、助かるのは1割に過ぎないというデータもありました。

また、1997年の別の研究では、もし全ドライバーが交通規則に完全に従ったなら死亡率は50%減少し、負傷率は30%減少すると推定されるというデータもあります。これでもせいぜい半分しか減らせない。すなわち最上の条件下でやっても死亡者の40%強、負傷者の70%は残るということです。

人間の教育ではなくて車の安全性が改善されたことによって、相当安全能力が高まっていることは事実です。交通安全白書の中の日本のデータでも、車の製造年月日と死亡事故の割合に相関があり、過去20年間で半減しています。どの年代の型の車に乗っているかによって、どれだけ人を殺しているか、はつきり違うという結果が出ているのです。

■ システムアプローチを採用する

Haddonのマトリックス 公衆衛生学的アプローチ

	ヒト	自動車	環境
事故前	安全教育 リスクコミュニケーション	セーフカー アルコロック	ゾーン 30 ISA
事故時	チャイルドシート	コンパティビリティ 車外エアバッグ	緩衝ガードレール
事故後	救急・蘇生	クレーンシステム 引火防止	救急医療体制 自動救急呼出し

1960年 (James Haddon Jr. 初代米国交通安全協会会長)

先ほど言いましたように、過ちを犯すのが人間の性（さが）であり、うっかりは誰でもあることを前提にするということです。従来は、パーソンアプローチと言い、事故を起こした人を問い詰めるというアプローチなのです。悪いことをするのは、普段から行いが悪いから、不注意・怠慢をする。だから、誰がこんな事故を起こしたかという責任を徹底的に追及して、ミス犯した人を特定し、その人に今度事故を起こしたらクビにするとかみんなの前で辱めるとか、再教育をするというやり方です。これによってその人の全責任にしますので、システムとして同じ過ちを繰り返しやすい。この良い例が、JRの脱線事故。徹底して再教育をしていじめましたが何もならない。上層部に責任があるのに個人の責任にしてしまったことが最大の問題でした。管理職というのは、個人責任にするのはたやすいのですが、自らが考え、システムを構築するのが役割と自覚し実行することは非常に難しいことなのです。もしその防御システムを作り、さらに事故が起きたら、なぜ破られたのかというその防御システムの弱点や抜け穴がどこにあるのか検証し、その穴をまた埋めるという積み重ねをす

る。これによって、人は過ちを犯すが、重大な事故には繋がらないようになっていった。これは、ジェームズ・リーズンというイギリスの心理学者で「ヒューマンエラー」という本を書いている人が言っています。彼のこの発想はスリーマイルとチェルノブイリ原発事故から得られました。スリーマイル原発事故はあれだけの重大な事故が単純ミスの積み重ねによって起きてしまったのです。原発事故は社会や世界に与える影響が大きすぎて個人責任で終わりません。システムアプローチを採用しない限り地球規模の危機になるという認識は、航空機事故に真っ先に応用されました。パイロットとかの個人責任にしてしまえば影響が重大すぎるということです。そして次に応用されたのは医者の世界。お医者さんは過ちを犯さないということはないのです。ミスをおこした医者とか看護師を逮捕し、その責任を追及するというのは問題解決しない。

システムアプローチを採用するというパラダイムシフトが必要です。これまでは、道路で起きたのに個人責任ということで、5:5とか7:3とか決めて、賠償責任の形で「解決」してきました。予防という観点からは一切顧みられなかったからです。

一方ビジョンゼロでは、個人責任ではなくてシステムの責任と考えます。なぜこの人は時速50キロの道を60キロで走り衝突して死んでしまったのだろう。この道路は時速50キロと表示されているが、どう見ても60キロで飛ばしそうな心理学的背景があると考え、60キロを出させないための工学的方法で抑えればこの人は死ななかったかもしれないと、システム設計者に責任を負わすやり方です。非常に厳しいですが、専門家というのは、専門的知識を持ってそれを人々のために使う責任があるし、それを考案する責任も持っているからです。

インフラを勘案した最高速度の長期的予測

(最良のクルマの設計と高速装置の100%使用を前提とした場合)

インフラと交通の種類	最高速度
歩行者とクルマが衝突する可能性がある場所	時速30km
クルマ同士の側方衝突の可能性がある交差点	時速50km
クルマ同士の正面衝突の可能性がある道路	時速70km
正面衝突も側方衝突も可能性が無い道路 (あってもインフラとの衝突のみ)	時速100 km以上

(スウェーデン政府の議会説明書)

■ 生命が第一という強力な倫理的動機

3番目の問題。ビジョンゼロでは、道路運輸システムにおいて人々が殺されたり、重傷を負うということは倫理的に容認し得ないということです。命や健康は社会の他のいかなる利益にも代わることが出来ませんから、道路運輸システムがどうあるべきかから出発し、次に安全という優先順位ではなく、命を最優先にして命が保障される範囲で道路運輸がどこまで認められるかという、逆転の発想にすべきということです。つまり、移動性を優先した安全性はあり得ないということです。例えば速度制限は車と道路の技術的基準によって決定されるべきであり、それによって、人の体が耐えられないレベルを超えないようにする。道路を設計する時、もしここで車と人間がぶつかった時に、人間が死なないような設計になっているかどうかを基準とするということです。

まとめますと、今までは事故を無くすということに焦点を置いてきましたが、そうではなく、怪我を無くすことに焦点を置く。そして、道路ユーザーではなく、道路の設計者や管理者、あるいは政治家の責任に大きくシフトしたということです。

例えば、ここにお母さんに手をつながれ横断歩道を渡っているこの子は、ちょっとこっちに行きますと車にひかれて死んでしまうかもしれません。個人責任にしていると、この車がちょっとでも油断しているとぶつかって死んでしまう、今の運輸システムというのはこういう不安定な車社会であることをイメージしてくださいというお話をされていました。

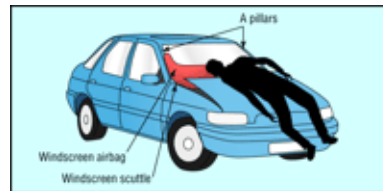
■ 自動車と環境

最後にスウェーデンが取り組もうとしている自動車と環境について。

一つは、車自体の安全性というのは非常に高まっているということです。シートベルトなど日本で交通事故の死傷者が減った要因がいくつか分析されていますが、救急体制の整備が要因としてダントツと言われています。なぜかと言いますと、日本は事故件数は年間100万件を超えるなど増えていたのですが、一方、死者数は減っていた。このかい離をどう見るかが欧米でも話題になり、救急体制の整備ではないかと見られていたのです。しかし、欧米も事故が減っているのです。その最大の要因は車の安全性だという意見が強いのです。ついに日本でも2004年をピークに、死者だけでなく負傷者数も減少に転じました。つまり車の安全性というのは、実は大きな役割をはたしてきたという面もあります。

シートベルトインターロックというシートベルトをしないと車のエンジンがかからない装置。日本は警告

音が出ますが車のエンジンはかかります。それから、アルコールインターロックと言われていますが、ドライバーがこれを吹かないとエンジンがかからないのです。これだと、タクシーやバスの運転手というのは確実に飲酒運転を防げるのです。スウェーデンでは、法制化はしていませんが、事実上の全部の車に装着されています。インテリジェントスピードアダプテーションというのは、GPSで速度制限を表示し、その速度制限を超えた場合に警告されるシステムです。制限時速は、意図してを超える場合と、うっかりの場合とがあります。うっかりでも事故につながるわけですから、それを丁寧に自動制御してあげましょうというやり方です。それからバリアブル・スピード・リミットというのは、天候とか交通状況によってコンピュータ制御によって速度制限を次々と変化させることです。つまり、空いている時は時速90キロでも良く、渋滞してきた時には60キロにと、スピード制限が電子制御される。あくまで、安全性が許す中で制限速度を上げるということ。



EUでは2010年の新車からこのソフトインパクトカーの導入が決まっています。EU諸国すべてです。一つは車外エアバッグ(写真上) それからポップアップ・ボンネット(写真下)。車

が衝突した時、中のドライバーは多くの保護装置で守られるのですが、一方、人間は何もつけていないのでやられてしまう。車同士でも、軽乗用車とトラックでは軽乗用車が圧倒的に不利です。これをコンパティビリティと言います。この不公平さも盛んに論議されています。

まず、圧倒的に不利な人間をどう守っていくかということ。車内のエアバッグとかシートベルトは早々に装着されましたが、車外で人間が亡くなる重要な問題は、足ではなく頭が致命的なのです。頭を打つのは、車のピラー、窓ガラスの下、あるいはボンネット。ここでぶつかるのをどう防ぐかということですが、衝突の瞬間に車外のエアバッグが開くようになることです。それからもう一つはポップアップ・ボンネットと言い、人がぶつかってもクッションになる。この二つを装着することになっています。

それからスウェーデンでは、倫理的動機を背景に、感染症の公衆衛生学と同じ手法で、交通事故もゼロ

に出来るという理論的根拠でやっていくわけですが、思うようには達成できていないので、第3番目の交通環境をどのように整えていくかを重視しました。スウェーデンは広い国土で人口密度が少ないので、歩行者と自動車を分ける歩車分離を最大の国策として行ってきました。例えば通学路の選定は、横断歩道を1回も渡らないでいい道路をどう作るかということで街の設計を始めるという国だったのです。ところが、それだけではうまくいかないということが分かってきたので、オランダの交通沈静化政策～ボンネルフ～を取り入れるようになりました。



これが最近のスウェーデンのボンネルフです。この手法はもう世界的になり、アメリカでもいくつかの都市でボンネルフとか、ホームゾーンの

の流れが始まっています。

最後になりますが、ビジョンゼロは、ゼロを実現できる科学に裏付けられた戦略であり、哲学であると思います。これを決定したスウェーデンはやはり賞賛に値すると思います。そして私たちは、公害とか薬害、鉄道や航空機事故の教訓から何を学び、無くすためにどのような戦略を持ったのだろう、ということで、深く反省しなければいけないと思います。



会場からの質問に答えて・・・その1

公衆衛生的アプローチのマトリックスの、現状や重要性などについて

(p6のマトリックス表を示し) この各セルの施策は、すでに有効性がはっきりしています。シートベルトを締めることは90%以上定着しつつあるのですが、チャイルドシートの装着率は50%を切っていてまだまだ普及していません。救急救命については、日本ではかなり整備されています。セーフカーは、ヨーロッパに輸出される日本車には安全装備が付いているのに、国内で売られているものには全く付いていません。

皆さんも矛盾を感じませんか。例えばたばこも、安全たばこというポトツと落ちた瞬間に消えてしまうものが出来ており、アメリカでは多くの州がこの安全たばこ以外売ってはいけないことになっています。

ですから、日本からアメリカに輸出されるのは安全たばこです。しかし日本で売られているのは従来のもの。それから、欧米では既に5年位前から、子どもの火遊びを防ぐため、子どもに扱えない100円ライターを作っているのですが、日本は後追いで、来年から実施ということです。火災警報器はアメリカでは約90%の住宅に装備されていますが、日本の装備率は消防庁も全く把握していません。また、ヨーロッパやアメリカは火災報知機という言葉を使わず煙感知器です。日本は、温熱型感知器と煙感知機の両方が売られていますが、温熱型は火災が生じた時にすでに逃げ場を失って助かりません。ですから事故予防には煙感知器でなければならないのですが、そういうことがなされていない。

つまり、自動車メーカー自体が善意でそういうものをどんどん進めていくと考えるのは大きな間違いなのです。エアバッグ論争というのがアメリカにありました。エアバッグは1950年代から開発されており、乗用車にエアバッグを装着すべきという研究者に対して、GM（ジェネラルモーターズ）社は装備できないと拒否したのです。これは裁判に持ち込まれ、連邦最高裁判所でGM社はお金を使って丸め込んでそれを握りつぶしました。先ほどの安全たばこも1950年代に開発されていたのですが、たばこ会社が握りつぶし、やっと日の目を見たということになっています。チャイルドシートも1960年代に開発されましたから昔からあるのです。1970年、日本での死者数が1万6000人を超えたあの当時に、スウェーデンでのチャイルドシート着用率は7%でした。日本で7%になったのは1998年。これだけのギャップがあるのです。アメリカは1980年にすべての車種でチャイルドシート着用が義務化されていました。どうして日本人は知らなかったのかというと、マスコミがきちんと取り上げていないのです。アメリカやヨーロッパの常識が日本の常識ではない。ヨーロッパは言語が発達しており、オランダに行ってもスウェーデンに行っても、タバコを売っているお店のおじさんが普通に英語で会話が出来るという社会ですから、情報が早く入りやすいのだと思います。日本では、隠された情報は入ってこない。

つまり、企業であるカーメーカー自らが、善意で安全のために何かをしてくれるわけではないと言いたいのです。GM社がエアバッグを装着するようになったのは、ボルボ社とか他のメーカーがエアバッグを装着することで安全を一つのセールスポイントとして成功したことを受けて、やっと付けたわけです。

北海道の会でも強く要望しているドライブレコーダー。飛行機で言えばブラックボックスと同じで、事故が起きた瞬間に、どのスピードでブレーキをいつ

踏んでということ記録しておくことが非常に大事で、かなり前から発案され工学的に完成されているのに、メーカーは標準装備するとは言わない。欧米では住民世論が背景にあるのですが、日本ではそういう盛り上がり欠けているのです。

それからたとえば、軽乗用車と大きい車のコンパティビリティの問題。また、事故が起きた時すぐに自動的にその場所を消防署に知らせてくれるGPSを使ったロケーションシステム。ドライバーが1人で、木にぶつかって意識がなくなっている、自動通報されていきますから助かるわけです。引火防止ですが、昔は事故で車がぶつかったときよく爆発したのですが、今の車はそう簡単には燃えない構造になり、だいぶ死傷が減ったと言われています。

それからドイツで熱心に取り組んでいるのが、緩衝ガードレール。非常に柔らかい素材で出来ていて、ぶつかるとグニャグニャとその衝撃を吸収してうまく車が止まるガードレール。これをドイツはあらゆる所で導入しています。

私たちは、こういう組織でなければなかなか発信できないことをやるべきだと思いますし、やはり、環境の改善を強く訴え、交通安全教育一辺倒の偏りすぎたやり方は変える必要がある。アメリカの運輸当局は、交通安全教育には期待が出来ない、もしも効果があるとしてもわずかしかないうことが分かっているので、これにはお金をかけない、と明言しています。「気を付けましょう」という1960年代型のスローガン運動はもう止めようというのです。ところが日本は、依然として従来の延長線上の考え方です。

日本人が得意で、ヨーロッパなどからも期待されているのは、細かい点での技術力で、車をより安全にしていこうということについては、非常に期待されています。しかし、交通体系など理念的な問題に関しては全く期待されていない。

私たちは、ヨーロッパの後追いでも良いですから、ゾーン30やボンネルフ、子どもに優しい道、そして人々に優しい道、そういう交通環境、公共交通をより発展させ、お年寄りであろうと子どもであろうと自由に移動できる権利を保障していく、こういう社会を作っていくことが一番大事なのではないでしょうか。

質問に答えて…その2

高齢化社会の中での、事故の予防と対策。

また、携帯電話をしながらの運転について

携帯電話をかけている最中に事故が起きるということは、容易に想像できるように、そこに気を取られて前を見なくなるからです。GPSを使ったカーナビの操作でも前を見ていない。携帯電話で話した後3分間は非常に事故率が多い。話終わった後も気がとら

れているのです。だから禁止されている。車の中では、携帯が鳴っても発信出来ないように妨害音でも鳴るような構造を作るとか、何か工学的な手法でもしない限り、人間の善意に頼ってでは解決しないと思います。

これは交通法規全般について言えることですが、みんなが、「運転中に携帯をして何が悪い」と恥ずかしいことと思っていない。警察が禁止しているだけで自分の中に悪という倫理観が無いから平気でやるのです。飲酒運転やスピード違反もそうです。「この前30キロオーバーで捕まって何万円取られた」と、武勇伝のように平気でしゃべります。では皆さん、「この前、電車に乗っていて痴漢して捕まった」とか、「万引きして罰金とられた」などと言えますか。そんな恥ずかしいこと絶対にしゃべりませんね。つまり、交通問題にはこういう隠れた二重規範というのがあり、これを支えているのが我々の無意識～潜在的な価値観～です。この潜在的な価値観を統一しなければなりません。

高齢者の問題は、まず歩くスピードが遅く普通の時間内に横断歩道を渡りきれない。それでお年寄りが渡りきれないように横断歩道の幅によって信号の青の時間を、例えば普通1秒間を1メートルに対して1.2秒に増やすとどうなるか、計算すると交通渋滞になることがシミュレーションされるので、残念ながらこのままでいくと言うのです。これも発想が逆転しています。歩行者の死傷の半数が65歳以上のお年寄りになっていますから、多少の渋滞を我慢してでもお年寄りが渡れるような時間にすべきなのです。そうした上で次にどう交通渋滞を減らすか考えるべきです。そうすると車の総量を減らすしかない。自転車に乗る人に対して助成する方向に誘導するとエコにもなる。つまり、現行の交通を容認したままでやろうとするから矛盾があり、交通弱者はしわ寄せを受ける。その発想を転換したのがスウェーデンなのです。

何を基準に次のことを考えるのかという基準が、日本もやはりクルマ優先に置かれているということに気付かなければならない。

高齢になりますと運転の最中に意識を無くす人もいるでしょうし、私としては高齢ドライバーは早く免許を返上していただきたいと思いますが、返上するためには、お年寄りが自由に移動できる公共交通の充実が代替え案として欠かせない。このあたりのことをもっと社会に訴えて頂ければと思います。

(いまい ひろゆき)

※ 本講演記録は、当日の記録データを基に、編集者の責任で見出しを付け要約したものです。講演記録の前半は、会報34号(2011年1月)に掲載しています。

会 誌

2011.1.11. ~2011.4.5.

《会合など》

1/21 会報34号発送

2/9、3/9、世話人会・例会

3/28 道知事・札幌市長候補への「質問回答」公表

《訴えの活動》

◆1/17 とわの森三愛高校 1/21 札幌東豊高校 1/27 被害者支携研修会（北区民センター）

2/1 被害者理解の研究会（札幌高等裁判所）

2/25 札幌稲北高校

【高石】

◆ 1/17 月形学園 2/2 紫明女子学院 2/22 苫小牧ドライビングスクール 3/17 交通安全推進会議（檜山合同庁舎）

【前田】

《いのちのパネル展》

1/11~14 旭川市 上川総合振興局

1/24~2/7 ホンダカーズ札幌西町店

4/5~11 白石区民センター



～編集を終えて～

■ 3月11日に発生した東北関東大震災で犠牲となられた幾万人の方々に哀悼の意を表します。悲しみの中、そして家を失うなどして避難所生活を余儀なくされながらも、復興への一歩を踏み出されている皆様へ心からの応援のメッセージを送ります。

■ さらに、福島県の原子力発電施設の損壊による重大な被害と危機の問題もあり、「命の尊厳」と「安全」ということの大切さを改めて深く感じています。交通犯罪や交通事故によって一瞬のうちに命や健康を奪われ、終わりのない悲しみと苦しみの中で生きている私たち遺族や被害者にとって、被災者の方の悲しみの一端が手に取るようにわかるからです。

■ この会報が印刷される頃は既に投票結果が出ていると思いますが、当会では4月の道知事および札幌市長選挙にあたり、交通被害根絶の課題を正しく位置づけてもらうために「交通死傷被害ゼロの政策について」公開質問の取り組みを行いました。（質問と回答については、会のホームページに公表）■ 放射能汚染など危機にさらされている原発事故と同じく、交通死傷被害も決してあってはならない人災です。しかし交通被害は「静かなる大虐殺」とも形容されるように、時間的空間的に分散して発生するため、被害の深刻さについて社会全体が感覚麻痺に陥る傾向があります。■ 考えてみて下さい。道内だけで毎年2万人を超える交通死傷被害（2010年は死者215人、

負傷者22,096人、計22,311人）があり、この10年間の累計では死者 3,313人、負傷者 317,910人にも及ぶのです。■ 道が1999年に定めた交通安全基本条例には「交通事故に対する不安のない安全な生活の確保」と謳われていますが、「クルマ優先社会」を見直さなければ「安全な生活」とはほど遠い事態が続くのではないかと危惧します。■ 命と安全問題について多くの人が認識をあらたにしている今だからこそ、交通安全問題を地方自治体の重要政策課題に位置づけ、関係機関と道民・市民が死傷被害ゼロのために英知を結集する必要があります。【前】

パネル展 感想

1/24~2/7
ホンダカーズ札幌西町店
での展示より

◆ 自分も子を持つ親として車社会がとても不安だらけです。誰でも免許が取れる今の状況はあまり良くないと思う。もう少しし処罰を厳しく、また適性検査を強くして欲しい。

(40代男性)

◆ 事故は加害者の人生も狂わせてしまうことは理解しているつもりだったが、パネルを見て、それぞれの周りの家族の人生さえも変えてしまうのだと思い、改めて安全運転の大切さを感じた。(30代男性)

◆ パネルの内容を拝見させていただきました。どの内容も涙が止まらなくなる辛いお話ばかりです。私も家族を持つ身である一方、一人のドライバーでもあります。改めて十二分に安全運転に心がけ、絶対に事故を起こさぬ様、気持ちを入れ換える想いになりました。今後もこのような活動を続けて頂ければ、必ず悲しい思いをされる方が減っていくと思います。

(40代男性)

白石区民センター
4月5日

【いのちのパネル展、今後の予定】

- ★ 豊平区民センター 4月14~20日
- ★ 厚別区民センター 4月25日~5月1日
- ★ 道庁ロビー 5月12~13日

《会員の皆さんへ》◆ 例会予定 ⇒ ★6月8日 ★7月13日 13時~ 事務所
◆2011年の定期総会・交流会は 5月14日(土) 13:30~「かでる2・7」です。