



Kainan East Rotary

DISTRICT 366

CLUB WEEKLY BULLETIN

事務所 海南市日方1294 海南商工会議所内 TEL (07348) 2-4363

例会日 毎週月曜日 12時30分 ♣才1例会のみ 18時30分 於海南商工会議所4F

会長 吉田隆一 幹事 片山博之 会報委員長 坂上充作

才80回 例会 昭和52年2月28日(月) 於海南商工会議所

1. 開会 司会 谷井昭三
2. ロータリーソング 「手に手つないで」
3. 出席率 85.19% 会員総数 27名 出席者数 23名
前回修正出席率 88.89%
4. ゲスト 海南警察署交通課長 大沢寿一様
「交通安全について」
5. ビジター 藤田 光憧様 (橋本R.C.) 福田 秀男様 (和歌山R.C.)
中村 典平様 (和歌山R.C.) 上田佐太郎様 (和歌山東R.C.)
内畑 瑛造様 (和歌山東R.C.) 前窪貫志様 (和歌山南R.C.)
明楽光三郎様 (海南R.C.) 林 喜兵衛様 (海南R.C.)
広 辰夫様 (海南R.C.) 藤田 好次様 (海南R.C.)
原 礼三様 (海南R.C.)
6. メイキャップ 中村隆君 (2/18 札幌幌南R.C.) 山田君 (2/23 海南R.C.)
7. 会長スピーチ

御承知のとおり2月23日はロータリー創立記念日で、ロータリーの創立は1905年です、今年72才の誕生日を迎えました。

ロータリーの生いたちと現状については、我々種々の会合で教えられており、また月々のロータリーの友1頁にも「ロータリーの誕生とその成長」と云う見出しで書かれており、皆様すでによく御存知のこととしますので省略いたしますが、ロータリーの友2月号には創立72周年にちなみ、創始者ハリスによる長文の論文が掲載されておりますので、熱心な皆様はすでに、お読みになられたと思いますが、未だ読まれていない方は、私を含めまして、是非読んでほしいと思います。お互の友愛と職業面での協力という目的で発足したロータリーですが、多年にわたる発展の段階をえて、当初の職業面での協力の考え方が拡大され、他人への奉仕、サービスと云うことが現在ではロータリーの目的とされております。本年度RI会長マンチェスターのメッセージ「アイビリーブインロータリー」であったが、ロータリーサービス、と云う考えで、サービス

“SERVICE” I believe in ROTARY 「奉仕」ロータリーを私は信奉する

の一語が付けられ、「サービス・アイビリーブインロータリー」が本年度のメッセージとされた次才です。このようにロータリー＝奉仕であるから、ロータリアン＝奉仕する人でなければならないと思います。

我々のクラブは新しいのでクラブ定款、細則等手読み上の勉強も大切だが、最も重要と考えるのは、ロータリーの目的の項にあります。「社会生活における人間の幸福というものは、他人への思いやりと、助け合いにある」という奉仕の心を、日常の心と出来るような精神面での修養を考えなければならないと思います。この思いやりと助け合いの心を基礎にしてこそ、奉仕の心が生れ、友愛の心が生れ、我々の活動が生きるものと確信いたします。奉仕とは抽象的な言葉ですが、私は奉仕は「心」だと思っています。日常生活の中で、この奉仕の心を忘れないで生活したいと考えます。たとえさゝやかでも、日常の積重ねが大きな奉仕につながると思います。我々のクラブは少人数であって、ロータリー全体への貢献、社会への貢献というものは、誠にびしょたるものですが、思いやりの心、助け合いの心をいつまでも失わず、地道な活動を展開して参りたいと思います。教会の牧師さんのような堅苦しい話を申し上げましたが、ロータリー創立記念日と云うことで、奉仕の心につきまして、私見を述べさせていただきます。報告事項ですが、市民病院に入院中の坂上さんを先週25日、お見舞いいたしました。柳川、片山、前窪さんもご一諸していただきました。経過は非常に良く、本人も元気で、次の例会には出席できる様子ですから、安心してほしいと思います。

8. 幹事報告

◎ チャーターナイト案内

藤沢北西R.C. (才359地区)

時 昭和52年4月17日(日) 所 藤沢市民会館

◎ 市駅伝大会寄付に対し、礼状が来ている。

◎ 坂上君明後日退院予定

◎ 理事会および選考委員会 3月2日 木村屋

9. 委員会報告 奥村会員増強委員長

新入会員の推せんは、本日〆切となって居りますので、必ず提出してほしい。

10. 卓 話

吉田会長から依頼があり、本日のゲストが間に合わないと言うことで急きょやって参りました。聞き苦しい点があろうかと思いますがご辛抱願います。先づ私の職業ですが、警察という人の自由を制約しよる誠にもってけしからん仕事をする訳です。日頃悩むこともあります。例へば駐車違反で、あまり他の交通の邪魔にならない所に車を止めて、駐車違反と云うことで、女の子達がキップを作成していますが、この場合自分としては改めるべきと考えることもあるが、又一方消防車、救急車が入る場合を考えると社会的に迷惑をかけるわけで、やむなく違反の処理をさせて戴いている次才です。家族が病気で救急車替りに自分の車を運転して、スピード違反をした場合等は私共の方でも、救急業務に変わるものとして違反処理はしていません。

なるべく皆様のご迷惑にかからない様に、しかも社会的に役に立つようにと云う

考えて、仕事をしているわけですが、種々迷惑のかゝる点もあると思うんです。それと命から二番目に大切なお金を8,000円とか10,000円とか平気で、紙一枚でもらって居り、非常に気の毒に思います。講習会等ではなるべく交通違反にかからないようお願いしてるわけですが、よく聞いて戴ける方は、あまりかからない様です。点数制度と言うのがありまして、過日、ある人が私の所に来られて、何とかしてやってくれと言うことで、聞いて見ますと過去3年間に停止が2回あり、すでに点数の残がなく、この違反にかかると2点から停止となり何とかならないかと言うことで、自分の良心の呵責もありましたが法律の適用の平等性と申しますか、心安いから適用しない、知らない人だから適用すると言うのでは、やはりロータリーの精神に反しますし、民主社会にも反しますので、よく理解して戴き、引きとってもらった次才です。

交通事故を起こすと、業務上過失致死とか、致傷事件という刑法211条のいわゆる処罰が待ちうけているわけで、それと民事责任、損害賠償であります。40才の男の方の死亡事故で最高額3,500万から4,000万円いるそうです。海南市の交通事故はどうかと言いますと、本日明楽市長もお見えですが、市長の統治下で1日1件の人身事故が発生しており、谷口、石本、辻外科に運んでいる訳です。過日統計をみましたが、昭和44年頃の海南市の事故は1日2件で年間600件余でした。当時自動車台数が11,273台、免許証保持者17,000人でしたが昭和51年6月現在では自動車台数21,000台、免許証保持者24,000人となっており自動車台数、免許証保持者が非常に増えているのかかわらず、事故は2\1に減っているということです。それは道路が良くなった事、運転者が気を付けている事が大きな原因だと思います。それに警察行政、いわゆる取締りです。取締りがあるからスピードを出さない、駐車違反をしない、追越しをしない、と言う心理面での影響を与えていると思いますが、最も大きいのは行政処分です。皆様方の代表が警察を管理している公安委員会というのがあり、この人達が行っている行政処分いわゆる点数制度、免許証を持った人は15点と、かつてに決めましてスピード違反20Kで2点、大きな過失事故では9点引きますとか、何点か以上で停止と言う行政処分的なやり方が、事故を大きく抑制したのではないかと考えます。それと4月から免許証更新の際、コンピューターによる自己テストが実施され「貴女はこう云う危険性がありますよ」と指示されます。あらゆる方法で事故防止に努めているわけです。先程の吉田会長のお話にもありましたが、事故を起した方の心理状態を分析しますと、冷静さを欠いている場合に発生しています。吉田会長は「心」だと云われましたが、その通りだと思います。昨日も家内をジャスコに送り、自分は署で仕事をして駐車場に戻ると待っていない、聞きますと自分を探して警察へ行っていたのだと頭から僕をどなりつけるんです。これはどもならん奴だと腹を立ててはいかんと思ひながら、冷静さを失うわけです。こんな場合ハンドルを持つと注意力がなくなり事故を起すわけです。毎朝、奥さんと一諸にお勤めの方、朝ゆとりをもって行動して下さいと云ってるのですが、出勤時間いっぱい職場近くまでかけつけ、奥さんを降ろす際ドアを不注意に開けて後から来た、原付自転車、単車をやるわけで、左側後部は死角になってわかりにくいわけですが、左ドアにあたり、わり合い重い事故が発生しています。「後を見てから開けよ」と一言注意してやる必要があります、この種の事故を起される方はそう云うことに無関心です。この場合刑法上から申しますと、直接行為者ではないのですが、一声、注意しなければならぬ状態にあつたのかかわらず、不注意にもそれを行なわなかった

と云うことになり犯罪事故が成立し、検察庁へ送られるわけです。検察庁の罰金も高く、過日城山トンネルで女の人にあたり、こけたのを知りながら逃げたため無免許でしたが15万円でした。気の毒でしたが、一寸とした事故で3〜4万は来ます。それに行政処分の点数が減って、職業運転手であれば、めしが食えなくなるわけです。次に事故の多いのは交差点でして、六堂の辻、郵便局前、づぼら前が多く、時間帯としては朝から昼迄が多い、原因を考えますとサイドミラー、ルームミラーをよく見ていない、前方は自分で確認するので前であたらないが、目に入らない小さな対象物を見逃がし、左折、右折時に事故を起すわけです。

転んで頭をいわされた人は、嘔吐即ちはきます。2〜3日して、あっちを向くかこっちを向くかだいたい解るそうですが、あっちを向く人も多いです。一寸とした頭の事故が注意せんといかんわけで、頭に怪我をせんようにしてもらわねばなりません、サイドミラーの確認をしてほしい、ミラーの角度をいつも調整しておくこと、後を向いたり、横を向いたり、はなはだしいのになると横ったくれの方を向いてるのがあるが役に立ちません。それから狭い道の事故が多く、国道よりも市道、生活道路の事故が多い、海南、九度山線のづぼら前から大野への道路は、市の事故の80%をしめる。朝晩ラッシュ時が停滞し、踏切の高架については市長さんも骨折ってくれてますが、出勤時間帯にお年寄、子供の自転車も多く、事故につながっている。昨日も自転車のそばを通過した軽四が前から来たトラックをさけて、自転車にふれ、転倒させて、石本外科に運んだが、嘔吐がはげしく今晚までもたないんじゃないかとのことです。この場合、大丈夫だろうと運転技術を過信して通過しようとして事故を起こした。いわゆる過失です。自転車にあたってないと云うのですが、現に軽四の通過によって倒れたと云う因果関係が発生しています。人を殺してやろうと云う気持ちでやった場合は、故意であり、その気持ちがない場合は過失です。この場合何が過失かと云いますと、運転手としての業務上の注意義務を怠った。危険な状態に直面した際、とり得る運転手としての義務を怠っているわけで、そのかみ合せが、ロータリーの歯車ではないが、むつかしいと思うんです。僕もなるべく事故を起して無駄なことはしないつもりですが、安全性と危険性の選別を怠ったらいかんです。巾員8mもある田舎の直線道路を30Kで走りなさい安全ですよ、とゆっくり走ってれば後続車に怒られます。御婦人に多いのですが自分だけの事しか考えないんですネー状況によるわけで、危険性の選別をして戴きたいわけです。市内の運転は、飛行機でいうエアポケット即ち乱気流で中ぐらいの感覚でハンドルを持って戴きたい訳です先づ危険性を自覚して戴くこと、一番安全な時間帯は夜中、人、車の通らない時です。君子危うきに近寄らずと云いますが、なるべく危険な所に入らない、安全な方行へ行ってほしいと思います。

それと皆様方、会社の社長さんとかいう立場の方が多いのですが、最近警察では安全運転管理者という制度をおいております。社長さん方の理解がなくては出来ない仕事です。安全運転管理者は事業所の中の運転手を管理しているわけで、運行管理、車と人の管理をして戴くわけです。長距離運送での道路の選別、運転手の疲労の具合等、事故発生の場合は運転手だけの責任でなく、使用者の処罰があります。車のキーの保管についても無感心では困る訳で、事故の場合には管理不十分、善意無過失とはならない訳です。いろいろわかりにくい事を申し上げましたが、この点もよろしくお願い申し上げまして私の話を終ります。