



第251地区

函館北ロータリークラブ会報

The Weekly Report of Hakodate North R.C.

2. 最初にできたロータリー・クラブがイリノイ州シカゴのものであることはわれわれのだれもが知っている。ところで、2番目のクラブの名まえは：

- (a) 米国ワシントン州 シアトル
- (b) 米国ニューヨーク州 ニューヨーク
- (c) 米国カリフォルニア州 サンフランシスコ

3. ロータリアン誌の前身、ザ・ナショナル・ロータリアンが創刊された年度は：

- (a) 1911-12
- (b) 1920-21
- (c) 1933-34

解答： 1.(b)、2.(c)、3.(a)

◎出席報告

会 員 数	66名	出 席 率	函 館 北 (7/30)	96.97%
出 席	40名		函 館 東 (7/8)	98.78%
欠 席	26名		函 館 (7/10)	93.97%
他クラブ出席	24名		函館五稜郭 (7/11)	100.00%
出席合計	64名		亀 田 (7/7)	92.31%
出席除外者	0名			

次回例会日 8月20日

“交通問題について”

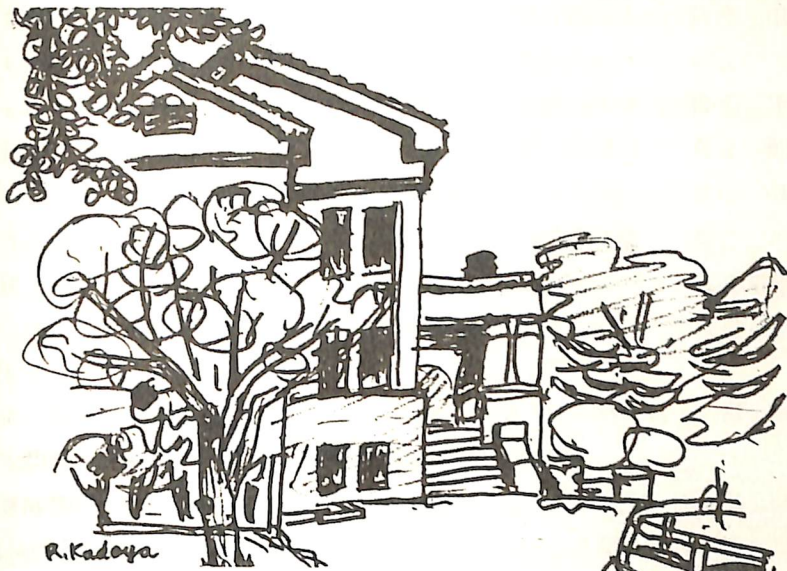
プログラム

北海道函館方面函館中央警察署交通課長 佐々木輝雄氏

TAKE TIME TO SERVE
時間を捧げよう 奉仕のために
(R.I.会長 ロルフJ. クレーリッヒ)

第812回例会

1980-1981 第8号 1980・8・20



図書館（函館公園） 角谷隆一会長

例会日 毎週水曜日 12:30-13:30 例会場 国際ホテル
事務所 函館市大手町5-10 日魯ビル 3階 電話 (0138) 23-3870

本日のプログラム
“交通問題について”
函館中央警察署交通課長 佐々木輝雄氏

第811回例会記録

- ◎司 会 角谷 隆一会長
- ◎齊 唱 我等の生業
- ◎ピジター 根室西 R.C. 芦崎与四雄君 函館 R.C. 伊藤 恒夫君他 1名
函館東 R.C. 白崎 豊治君他 2名
五稜郭 R.C. 山形 道文君他 4名
- ◎ゲ ス ト 特殊法人自動車事故対策センター函館支所長 斎藤 均氏

◎幹事報告 松本 修幹事

第251地区年次大会のご案内申し上げます。日時は10月17日(金)～10月19日(日)、場所は札幌市の北海道厚生年金会館です。皆様の御協力お願い致します。

◎親睦活動委員会 南 宏国委員長

ニコニコBOX投入のお知らせ

沢田 会員……第3回日韓ゴルフ会無事終了

南 会員……ニコニコBOX協力お願い致します。

三沢 会員……娘さん元気でおります。

加藤 会員……社屋落成致しました。

大島 会員……ゴルフコンペで優勝致しました。

鈴木 会員……誕生祝をいただきました。

伊藤(四)会員……ニコニコBOXに御協力を

西巻 会員……ホームクラブ欠席のお詫び

◎卓 話 「自動車事故を防ぐために自己をみつめ直そう」

特殊法人自動車事故対策センター函館支所長 斎藤 均氏

わが国のモータリゼーションの進展はめざましく、自動車は流通経済の用具として、或は日常の足として、なくてはならない重要な地位を占めている。このようなモータリゼーションの進展の反面には、悲惨な交通事故が多発し、さらに、人の生活環境をおびやかす有害ガス、騒音等の交通公害が発生し、大きな社会問題となり、国をあげてこれらの防止対策を推進しております。

交通事故災害は、病気で云うならば一種の伝染病です。車を病原体とする文明社会に広がる悪質なものです。したがってこの悪質な伝染病にかかる命を失うほどのものですから、これに犯されないように予防が大切です。今日の社会ではその予防対策に心を痛めているわけですが、そのためには、新しい事故予防法として、医学的、心理的な理論によって進められることが必要です。

交通事故の発生には、いろいろの要因がかさなり合って起こされています。事故の原因は、今まで、運転者のわき見運転だ、前方不注意だ、車間距離不適切だ、過労運転だ……などと言われてきました。

しかし、よく考えてみると、なぜそのようなことをしたのか、ということをお問わなければならないことに気付くでしょう。運転者としての人間には、そのような事をしがちな「何か」があるのです。勿論事故の原因は、運転者だけにおしつけていいものではありません。その奥底には明らかに社会全体のひずみといったものが横たわっています。このひずみは、人間尊重を欠いた現代文明にその源があるかも知れません。とはいうものの、運転者が自分自身を守り、他人を守るためにはこの「何か」を良く理解したうえで、どうしたら良いかを考え、それを実践するしかないのです。これが、とりもなおさず安全運転につながります。この「何か」は、人間だれしもが持っている短所であり、弱点でもあり、欠陥なのです。運転する人に帰せられる事故原因はここにあるのです。

では、私達が日頃無意識のうちに運転している動作をふり返って、心や身体がどのように働いているかを見てみましょう。第一に、眼や耳などの感覚官を用いて、道路上のいろいろな事物やその変化と、自車の状態などを積極的にとらえます。第二に、捕えた情報を、過去に習ったり経験したりして心に蓄えておいた記憶と照し合せながら推理し、判断します。

第三に、推理し、判断した結果、こうしようと心にきめます。第四に、決心したことを、手や足を使って実行に移し自動車を目的に合うように操縦します。第五に、応答操作した結果、自車が所期の目的通りに動いているか、動いたかを、再び感覚器官を用いて心にとり戻し、第二、第三、第四のステップをふんで、もし目的通りに自車が動いていなければ、初めに決めた目的に合うまで何回も修正を繰り返します。(フィードバック)

この五つのステップは自動制御と全く変るところがありませんが、人間は単なる機械ではありません。心を持っています。この心の働きが事柄を面倒にしています。また、心の働きによって自動制御機構では到底できない微妙なことをするすばらしい面もあります。ところが、心があるためにかえって自動制御がまずい結果、つまり事故につながる場合があります。それは心を持つ人間という土台のでき具合、働き具合が、安全運転に深いかかわり合いを持っているということです。

自動車事故対策センターでは、自動制御機構をコントロールする心や、体の機能を適性診断というあたらしい分野で、医学、心理学両面から調査を行ない、そ

