

# 交通事故被害者の会

第32号

2010年4月10日(年3回発行) TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

E-mail [hk-higaisha@nifty.com](mailto:hk-higaisha@nifty.com) ホームページ <http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

発行 北海道交通事故被害者の会  
代表 前田 敏章

事務局

060-0001 札幌市中央区北1条西9丁目  
ノースキャピタルビル4階

被害者の会は、被害者どうしの支援と事故をなくすための取り組みを目的とした、交通事故被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は事務局に電話をください。会費はありません。年3回の会報が送られ、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者同士としての相談も受けています。(例会の日程はp12)

## お姉ちゃんへ

お姉ちゃん今何していますか?

お姉ちゃんと会えなくなってから、冬が来て春になりました。季節が変わっていくのが、とても苦しいです。

まるで、お姉ちゃんを置いて、私だけの時が流れていつている様で、このまま時が止まって欲しいと思つています。

最後に会った時、「テロにも負けずハワイに行こうと思ったの。でも、毎日ね、仕事が終わってから、夜中まで勉強してるのさ」って言ってたね。副婦長をしながら、通信大学にも通い、ケアマネジャーの資格を取って・・・いつも目標を持ってたよね。ハワイには1年住んで、パスポートが真っ黒になるくらい何度も行ってたよね。私達家族だけじゃなく、色々な人を案内して、おみやげをたくさん持って帰って来てたよね。

義理固く、正しい事を正しく貫き通すお姉ちゃんが、私は幼い頃からずっと自慢で大好きだった事知ってた?

お姉ちゃんと会えなくなってから、たくさんのお姉ちゃんの友人の方、一緒に働いていた看護婦さんや医師の方、元患者さん、ハワイの友人の方、etc・・・色々な方に会ったよ。

本当にみなさんいい方ばかりだね。きっとお姉ちゃんは「私がいいからだよ。フフフ」って言うんだよね。お姉ちゃんなら、この先、もっとたくさんの人に出会ったはずなのにね。

今度は、私がお飯をおごるから、また一緒にご飯食べに行こうよ。(妹より)

### 《 事故概要 》

2001年10月8日、苫小牧西インター付近の高速道路を走行中、突然飛び出してきたキツネを避けようとハンドルを切り、中央分離帯に衝突し停止した。後続車1台目は停止し、ハザードランプを点灯。その合図で、2台目は避けたが、後続車3台目は、前方不注視のため、ブレーキもかけずに激突。命を奪った。

「生命のメッセージ展」編集の手記集『いのち未来へ』(アートヴィレッジ)より



高橋 真理子 (当時34歳)

- 〈小特集〉「人も動物も殺さないで～ロードキル裁判のたたかい～」① 「お姉ちゃんへ」  
②～③ 最高裁判所 平成22年3月2日判決についての御報告 (弁護士 青野 渉)  
④ 最高裁判決を終えて～娘の声を聴きながら～ (高橋 雅志・利子)  
⑥ 「運送会社と事故ゼロを目指す活動」(白倉博幸・裕美子)  
⑦～⑨ 講演記録「交通運輸業界における規制緩和と安全問題」(下) (北海学園大学 川村 雅則)  
⑩ 「公訴時効制度の改正について」(内藤 裕次) 「第9次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」(下)  
⑪ 「0(ゼロ)からの風」上映会に取り組んで(山下 芳正) 「退任にあたって」(樋口 征)  
⑫ 編集を終えて 活動日誌 お知らせ

ロードキル  
裁判

# 最高裁判所 平成22年3月2日判決について の御報告

弁護士 青野 渉

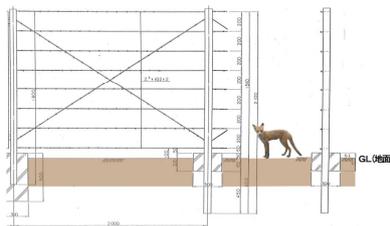
## 1 事故

平成13年10月8日午後7時53頃、高橋真理子さんは、室蘭から札幌に向かって道央自動車道を走行中、目の前にあらわれたキツネに驚き、これを避けようとして、運転操作を誤り、中央分離帯に衝突して停止しました。そして、その1～2分後、後続車両が衝突し、この事故で、高橋真理子さんは死亡しました。

高橋真理子さんのご両親は、キツネの侵入を防止する措置を全くとっていなかった日本道路公団にも事故の責任があると考え、日本道路公団を被告として民事訴訟を提起しました。

## 2 裁判の争点

この当時、本件事故現場付近では、エゾシカの侵入防止用の柵（20センチ間隔の有刺鉄線が地面と平行に8本設置されているもの）は設置していましたが、キツネの侵入に関しては全く



対策をとっていませんでした。

(左図)

ですから、本件事故現場付近では、日常的にキツネが高速道路に侵入しており、平成13年だけでも69件のロードキル（キツネが車に轢かれて死亡すること）が発生していました。

法律上、道路管理者の責任が認められるのは「道路の設置又は管理に欠陥があった」場合です。したがって、日本道路公団の責任が認められるか否かは「キツネの侵入防止対策がとられていない高速道路には欠陥があるのかどうか。」という一点にかかっています。

## 3 過去の裁判例

道路の欠陥が争点になった裁判例は、過去にも多数あります。最も多いのは、道路の陥没や段差等によってオートバイが転倒するという事案ですが、こうした事案では、わずか2センチ程度の段差や陥没でも、道路に欠陥があると認定された事例もあります。道路の安全性について、裁判所は、道路管理者に厳しい判断をして

きたといえます。

他方、動物の侵入防止対策が争点となった裁判例は、過去に1件しかありません。それは、やはり北海道の事案で、札幌道にエゾシカが侵入し、これに自動車



が衝突した物損事故でした（札幌道事件）。この事件では、1審の札幌地裁（H10.12.14判決）は、道路の欠陥を認めたのですが、札幌高裁（H11.12.15判決）は、道路に欠陥はないとして、日本道路公団の責任を否定しました。ただし、その理由は、札幌道はエゾシカの生息域から離れており、過去に一度もエゾシカが侵入したことがなかったので、侵入防止柵を設置していなかったことは欠陥とはいえないと判断したものでした。これに対し、本件事故現場では、キツネの侵入が頻繁にありますので、札幌道事件とは、かなり事情が違います。

## 4 キツネの侵入の危険性

キツネの侵入防止対策がとられていなかったことが「欠陥」であるかどうかを判断する一つの重要なポイントが、「キツネが高速道路に侵入することは、どのくらい危険か」という点でした。

今回の訴訟で明らかになっただけでも、キツネ等の中小動物に驚いて運転操作を誤る事故は多数発生しており、死亡事故も相当数発生しています。提訴時に、過去10年ほどの北海道内の交通事故の新聞記事を調べてみましたが、キツネが原因の死亡事故は10件ほど発生していました。道央自動車道では、1994年にキツネに驚いてハンドル操作を誤って運転手が死亡するという事故が発生しています。

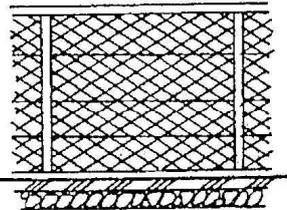
これらの重大事故に共通するのは、夜間の事故であることと、高速走行をしていたことです。時速100km/hで走行中に、自車のライトの照射範囲に突然キツネが現れた場合、瞬時に、それが何であるか判断して、適切な運転操作をすることは簡単ではありません。突然の事態に驚いて、ハンドルやブレーキ操作を誤り、事故につながる危険はかなり高いといえます。そして、いったん事故が起きれば、高速走行中である以上、重大事故になります。

## 5 侵入防止柵について

実は、キツネの侵入防止の必要性については、日本道路公団の内部でも、以前から指摘されていました。日本道路公団は、平成元年に動物学者等を中心にした特別委員会を設置して「高速道路と野生動物」という資料を作成していました。この中では、キツネ等の中小動物が高速道路に侵入すると、事故が起きる危険性が高いと指摘されており、中小動物の侵入防止柵の仕様についても提案されていたのです。それによれば、有刺鉄線タイプの柵ではなく、金網型のフェンスにすべきであると指摘されており、また、地面を掘る動物が多いことから、掘れないように接地面を碎石等で埋めるべきであるとされていました。

### 「(2) 車両と動物との衝突を避ける工夫

横断誘導路を十分に設置しても、動物の本線上での衝突事故を完全に防止することはできない。そのためには同時に、動物の侵入防止柵を徹底して設置する必要がある」



「また、接地面の土がやわらかいと、掘ってくぐり抜けてしまうのでコンクリート化が必要である」

(道路公団資料「高速道路と野生動物一人と動物の共存を目指して」p40およびp42より、図も)

その後、建設省や国土交通省も、同様の仕様書を公表しています。実際に、90年代に、各地の高速道路で、こうした仕様のフェンスを設置している場所もあり、中小動物の侵入防止に効果があったと報告されているのです。

本件事故があったのは、平成13年であり、日本道路公団が「高速道路と野生動物」という資料を作成してから12年が経過しています。

日本道路公団の収入は、年間約2兆円です。安全性に関する予算をきちんと確保していれば、12年間で、小動物の侵入が多い区間に防止柵を設置することは、十分に可能でした。

## 6 裁判の結果

札幌地裁(H19.7.13判決)は、キツネの侵入防止対策がとられていないことは、欠陥とはいえない、と判断しましたが、札幌高裁(H20.4.18判決)は、本件事故現場の高速道路には欠陥があったと判断し、日本道路公団の責任を認めました。

しかし、最高裁(H22.3.2判決)は、これを

破棄し、「欠陥とはいえない。」と判断しました。その理由は、①ロードキルが多数発生している一方で、道央道での過去の死亡事故は1件のみであることから、死亡事故発生の危険性は高いものとはいえないこと、②小動物侵入対策用のフェンスは本件事故当時には普及していたとはいえず、普及させるためには多額の費用がかかること、③動物注意の標識が設置されていること、という3点をあげています。

しかし、①については、平成6年の死亡事故、平成13年の本件事故のほかに、平成21年にも死亡事故が発生していることや、死亡に至らない人身事故は他にも多数発生していることからすると、キツネの侵入の危険性を軽視しているように思います。②については、平成元年当時から危険性が指摘されていたことや、過去の最高裁判例では、道路の欠陥については「予算の制約があっても責任を免れない」という判断をしていますので疑問です。③については、札幌高裁判決が指摘していたようにドライバーの責任の問題とキツネの侵入防止対策を行うかどうかは別問題ですので、説得的な理由とは思えません。その意味で、非常に残念な結論でした。

## 7 裁判を終えて

この裁判で、高橋真理子さんのご両親が提起した問題は、野生動物と道路交通が、どのように共存していくかという問題です。この裁判の間、私も、野生動物と交通について研究をしている専門家に、何度か話を聞く機会がありました。高速道路が野生動物の生息域を分断する場合、中小動物を含めた合理的な侵入防止柵を設置するとともに、ボックスカルバート(高速道路の下に設置する動物通過用のトンネル)等を設置して、野生動物の通り道を確認することが重要であるとの指摘をいただきました。こうした工夫で、野生動物と人間が共存することができ、また、本件事故のような悲劇を防ぐことができます。

日本道路公団(現在の東日本高速道路株式会社)に、法律上の賠償責任がないことはこれで確定しました。しかし、高速道路の管理者として、安全な高速道路を作る責任があることは当然です。本件事故後、本件事故現場付近の柵は、小動物侵入対策用に交換されていますが、接地面に隙間があくなど、不十分な対策にとどまっています。

東日本高速道路株式会社が、野生動物の侵入対策に真摯に取り組んでくれることを切に望みます。

ロードキル  
裁判

～「人も動物も殺さないで」との娘の声を聴きながら～

## 最高裁判決を終えて 札幌市西区 高橋雅志・利子

### ■ 不当判決

2010年3月2日、旧日本道路公団に対する民事提訴以来5年半となる裁判を終えました。

当日、最高裁判所第三小法廷の傍聴席最前列を、東日本高速道路関係の黒い背広姿がずらりと並び、それはまるで権力を誇示するように私達に威圧感を与え、恐怖でさえありました。

「原判決中、上告人敗訴部分を破棄する」「被上告人らの控訴を棄却する」との判決主文。

最高裁というところは我々一般人の常識が通じない所、という感覚を持っていましたから、ある程度の覚悟は出来ていたつもりでした。しかしながら、青野弁護士のお力で、法的にもまったく正当性のある訴えである事が明白でしたので、望みは捨てていませんでした。札幌高裁への差し戻しになって欲しい、或いは判決文の中に、これからの対策を促すような言葉が少しでも書かれていることを期待しましたが、結果は空しいものでした。最高裁とは何なのか？法律に基づき正しい判断を下すところではないのか？疑問が渦巻きます。

### ■ 娘の声を聴き、裁判を決意

この裁判中はもちろん、事故直後から私の中にはいつも「キツネならひき殺せばよかった」と言った警察官の言葉がありました。ためらわず、動物であれば轢き殺す覚悟を持って高速道路を走るべきである、と言いたかったのでしょうか。この言葉に、私はただただ後悔の念に苛まれました。動物が無残な姿で横たわる哀れさを、お互いが話した直後であったからです。本当にそれでいいのか？多くの皆さんに考えていただきたい。その為には裁判しかない。固く決心しました。

刑事裁判が終わる頃から少しずつインターネットを使い情報を得ていきました。そこでわかってきたのは「対策はあるかもしれない」という事と、おもに動物を愛する方々の、私が抱えている事と同じ想いでした。「想いを共有できる人がいる」。それはほんの一部であっても大いに力になりました。何としても裁判に訴えよう、それが純粋で正義を愛した亡き娘の意思であり、命を生かす事になる。そう決意しました。

### ■ 青野弁護士と支援の力で高裁勝訴

私と夫の気持ちを理解してくださった青野先生は、「引き受けたからには精一杯やります」と言ってくださり、あらゆる手を尽くしてくだ

さいました。このような難しく面倒な裁判に、徹底して闘ってくださった青野先生にはどれほどの感謝をしてもし尽くせません。

地裁の不当判決には即刻控訴し、啓蒙の意味も込めて署名活動をしました。「高速道路ではこんな事が起こっています。どうか皆さん気をつけてください。そして対策はあることを知ってください。娘の事故を教訓としてください」と訴えましたが、この頃から賛同の声をかけていただくようになりました。

そして、青野先生のお力と、署名にご協力くださった多くの方々のお陰で、札幌高裁では逆転勝訴しました。

### ■ 共感の輪の拡がり

#### 最高裁に全国から2500枚の要請はがき

娘の事故後も高速道路でのロードキルが原因の死傷事故は、あちこちで起こっていることを知りましたが、道央道での事故を知る術はありませんでした。それだけに、昨年12月13日道央道で起きた小動物を避けたことが原因の死傷事故には、哀しみで愕然とし、やはりドライバーが気をつけていても危険な状況は確実に存在する、と改めて確信しました。

司法が旧道路公団の責任を認めてくださる事が、ロードキルの本質を広く知っていただき、東日本高速道路が中小動物対策に真剣に取り組んでいただける事に繋がると考えてきましたが、公正中立であるべき最高裁は、私たちの訴えを退け、法ではなく権力を守りました。

しかし、被害者の会の方々が中心となって活動をしてくださった最高裁への要請はがき活動には、北海道のみならず、全国の皆様からご協力と賛同の声を頂き、短期間で2500枚にも達し、投げた一石が幾重もの輪を描くように広がっていくのを感じる事ができました。それは最高裁での口頭弁論と判決に多くの方々が応援に詰め掛けてくださるという事にもつながり、東日本高速道路という権力と、最高裁という魔物のような所（私にはそう思いました）から守り、力になってくれました。署名のご協力のみならず、最高裁まで駆けつけてくださったご夫妻、様々なところでこの裁判の意義を訴えながら署名を集めてくれた皆様、最高裁へお手紙を出して小さいけれど大きな力になってくれた天使。本当に本当に有難うございました。皆様のこのご支援がなければまだまだ立ち直れない私がいたと思います。

## ■ 「人も動物も殺さないで」の声を これからも

ひるがえって考えて見ますと、この裁判の意義は十分に達せられたと思います。青野先生と皆様のお陰で、ロードキルについて多くの方に知っていただくことができ、「動物なら轢けばよい」という考えは間違っていることがはっきりしたからです。

「人も動物も殺さないで」という亡き娘から託された「火」を消さない為、私に何が出来るのかまだ漠然としておりますが、将来へと繋がるお手伝いが出来たらと考えております。

最後になりましたが、青野渉弁護士に、心からの尊敬と感謝を申し上げます。

【関連記事 9,10,11,14,20,21,24,25,27,30,の各号】

## 「ロードキル裁判」の経過

- 2001年10月8日 高橋真理子さん(当時34歳)は、道央自動車道にて、飛び出したキツネの為に自損事故後、後続の前方不注視の車に命を奪われる。
- 2004年9月 真理子さんのご両親は、日本道路公団に対し国家賠償法2条に基づき、裁判を提起。
- 2007年7月13日 札幌地裁は原告の請求を棄却する不当判決。高橋さん控訴。同年9月高裁に公正判決を求める署名活動を展開。署名数は9493筆。
- 2008年4月18日 札幌高裁(末永進裁判長)は旧道路公団の瑕疵を認定する画期的判決。被告側はこれを不服として上告。
- 2010年1月26日 最高裁第三小法廷にて弁論。最高裁宛要請はがき活動を展開、約2500通。
- 同年3月2日 最高裁第三小法廷(藤田由靖裁判長)は、二審判決を破棄する不当判決。

## 要請はがき活動の中で寄せられた「声」

ロードキル裁判

急ぎよ提起した最高裁への要請はがき活動ですが、会の仲間の大奮闘もあり、短期間で2500枚もの協力を得ました。うち道外は約500枚ですが、被害者の方からの応援メールの例を紹介します。

■ 昨年、妹夫婦が鹿と正面衝突する事故に遭遇しました。ロードキル裁判については、とても他人事ではなく、微力ながら、私たち家族もご協力させていただきます。被害者に優しい世の中に変わっていく事を心から願い、応援しております。

【愛知県YRさん】

また、北区の佐藤京子さんは娘さんの率直な願いを、手紙という形で裁判官に伝えてくれました。

### ★ 最高裁裁判官様

はじめまして 小学5年の佐藤茜利です。この前、母に勧められて、北海道新聞の「キツネ防止策生かせず」という記事を読みしました。これを読んだ時の感想を伝えたくて手紙にしました。(中略)

自分の家族や大切な人がこんな事故に巻き込まれてしまったとしたら、許せますか？もう二度とこういう事故が起きないようにしてください。私は、もう高橋さんのようなご遺族のような気持ちを誰にもさせたくありません。こんな気持ちにさせない方法は ただ一つです。高速道路のすべてのフェンスを見直してください。そして上告を取り消してください。

私(前田)は、勤務する千歳高校定時制で、生物の特別授業「ロードキル裁判」を行い、授業後に寄せられた生徒の感想レポートを最高裁裁判官宛に送付しました。一部を紹介します。

◆ もし私が現場に居た本人だったら、反射的にキツネをよけると思います。よく道路でネコが飛び出して来ることがありますが、ひかずに当然よけます。それは人間だったらあたりまえのことで、「動物だっ

たらひいてしまえ」というのはおかしな話だと思いました。侵入防止対策があったのなら、なぜ無視したのか。もし自分の家族や身内がそうになったら、誰もがそう思うだろう。無駄な部分に税金を使うなら、一人でも命を救って欲しいです。 【2年女子】

◆ 法律がわからない私でもわかったこと。高橋さんは、ひとつの命を守ろうとして自分を犠牲にしたということです。もし私だったら、もちろん高橋さんと同じ行動をとっていたと思います。

生命よりお金なのでしょうか。そんな大人には、なりたくありません。 【2年女子】

◆ 今から7年前、配送業務をしており、千歳から室蘭に毎日弁当を運んでいました。ちょうど白老あたりを通るたびに猫やキツネ、犬などが車にひかれて死んでいるのを見ました。最初の頃は「かわいそうだ」と心が痛みましたが、「慣れ」て、飛び出てくる動物が悪いと思うようになりました。前田先生の話聞くまでは以上のように思っていました。しかし、これからは違います。「ロードキル」に対して人生や信念を貫き通してたたかっている高橋さんのことを聞いたからです。高橋さん、裁判に勝って下さい。この裁判は「博愛」を人が取り戻すたかいです。

【2年男子※30歳】

◆ 己の利益ばかり考えるのは如何なものか。人の勝手で殺して良いのか。人間は偉くなんかない。二度とこのような事が起こらない様に、旧日本道路公団側は責任をとるべきだと思います。 【2年女子】

◆ まだ世間が見えていない高校生の意見かも知れませんが聞いて下さい。人が造った道路で、人はもちろん、動物も殺してはいけないと思います。上告を棄却しなければ「自分の命を守るためなら動物も殺してかまわない」となります。それはあまりに人間勝手ではないでしょうか？責任をもって、動物も人間も安全な道路を作るべきです。高橋さんの声を聞いてあげてください。 【3年女子】

# 運送会社と 事故ゼロを目指す活動

南幌町 白倉博幸・裕美子

## 東京の運送会社からメールが

03年、14歳の美紗の命を奪ったのは、運送会社の大型トラックでした。

家族は、加害者はもちろん、全ての運送会社とトラック運転手が憎むべき対象でした。無線機や携帯電話片手に運転、車が大きくなれば気まで大きくなるのかと、無謀運転の多さに苛立っていた私たちのもとへ

「運送会社に勤務、交通事故の処理が職務で、各営業所を巡回し、事故の悲惨さを伝える安全講習会を行っています。被害者の『生の声』を社員に聞かせたいと模索していた時、美紗さんのホームページに辿り着き、衝撃を受け、涙が止まりませんでした。」

とのメールが届きました。

メールをくれたのは、中央運送株式会社の澤地信行さん。中央運送は東京築地に本社、全国に7か所の営業所とグループ会社・山梨中央運送があり、社員数224名・車両台数145台の会社です。このメールをきっかけにトラック事故被害者と運送会社との、事故ゼロ実現への活動が始まりました。

憎みの対象である運送会社と交通事故ゼロを目指そうなど考えたこともありませんでしたが、「美紗さんと共に、交通事故ゼロを目指した講習会の開催をしたい。知られる事のない交通犯罪被害者の事故後の生活や想いを伝えていきたいのです」との言葉は、私たちの新たな活動の広がりになりました。

中央運送株式会社は『グリーン経営認証』を取得しエコドライブ活動を励行。目標数値を設け、排出ガスによる環境負荷軽減・燃料節減による資源消費の節約を目指す事は、運転手一人ひとりの心がけが必要であり、急発進・急ブレーキ、速度の出しすぎを抑制しなければならないため、安全走行や交通事故抑止も期待できる、とのこと。また『安全性優良事業所』の認定も受けていますが、過去3年間において第一当事者となった死傷事故や、車両停止以上の行政処分を引き起こし、評価点数の基準を満たさなくなった等の場合に認定を取り消されるので、これを維持するにも社員全員の心がけが重要です。

安全運転講習会は、昨年一年間で合計18回、

延べ受講者は340人。事故事例を基にした危険予知トレーニングを行い、後半に美紗の事件を伝えてくれています。私たちも講習後の社員の皆さまの声を聞かせていただきました。

## ～社員の皆様の声～

■「被害者のその後の生活、心境まではわからなかった。少しの不注意で変わる一生がある事を学んだ」 ■「被害者側からの事故に対する考え方を自分自身で考えてみることで、一層の安全運転につながる」 ■「理解していたつもりだったが、トラックは1歩間違えば大型凶器であることを再認識。加害者にならない運転をする」 ■「目的地に着くことだけを考えていた。初心を思い出しました」 ■「自分は大丈夫だと軽く考えていた部分があった。いままで以上に気をつける」

■「泣きそうになった。気を引き締めて、この気持ちを継続させて運転する」

■「初めて知ったことで、ショックを受けた」

■「事故の話聞きながら、自分が同じ立場になった時のことを想像した」 ■「自分の家族のことを考えた。家族がいる。余裕を持って運転する」

## 被害の実態を知り、協力も広がる

『被害者の立場を知る安全運転講習会』という新たな取り組みで、「弊社史上最大の事故削減率を達成させて頂きました」との嬉しい報告も頂きました。

今後私たち自身も現場で働くドライバーの皆さんの前でお話しする機会を頂くなど、共に活動を広げていければと思います。この被害者の事件後の実態を知ってもらう取り組みが、中央運送から築地市場内、そして全国へと広がりつつある事は嬉しく、新たな取り組みに大きな期待をしています。

また「いのちのパネル展」の本州開催も進めてくださっています。

最後に、中央運送の皆様は、ロードキル裁判でのハガキ署名活動において、中央運送でも高速道路での動物衝突事故実例があるとのこと、署名活動に賛同・協力を頂き、200名の方がハガキを投函してくれました。ここで改めてお礼申し上げます。

この報告は、2008年11月16日の「世界道路交通犠牲者の日・札幌フォーラム」での川村先生の講演詳報後半です。前半は会報29号(2009年4月)に掲載されています。

## ■ 交通運輸の再規制に向けた動きとそれをけん制する動き

ところで、最近、タクシー業界では、さきほど述べたような、規制緩和の弊害があらわになり、その見直しを図ろうという動きが出てきている。やはり自由競争一辺倒では問題があり安全も確保できないという反省にもとづいてのことです。ところがその一方で、そうした動きを牽制する動きも逆にある。



例えば、規制緩和を推進してきた立場の「規制改革会議」という機関は、こう主張しています。すなわち、「規制緩和が行われた結果、新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない」「事故への対応は、台数規制ではなく、悪質な事故を発生させた運転手や会社に対する行為規制で対応すべきである。タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである。」「タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである」と。

これを読んで、みなさんどう思われるでしょうか。みなさんにもぜひ考えて頂きたいのは、経済的規制と社会的規制というのはそう単純に分けられるものではないということ。事故を減らすためには、いままでみてきたような、運転者のおかれた状況や運送事業者の経営の改善が必要ではないか、そう考えるならば、規制—規制というネガティブなニュアンスがあるのでルールと言い換えてもよいかと思いますが、一定のルールを設けていかなければならないのではないのでしょうか。

他方で、いや、そんな必要はない、競争一辺倒でいいのだ、私たちは消費者として利益を得ているのであるから。仮に問題行為が発生しても事業者・運転者を厳罰に処すればよいだけである、そう考えるべきなのではないでしょうか。

さて、ここまでは少し大きな話をさせて頂きました。残りの時間は、もう少しポイントを絞って二つお話ししたい。

## ■ 働き方に関する脆弱な規制—有効な規制になり得ていない「改善基準」告示

職業運転者の長時間労働をめぐってこんな質問をされることがあります。「こんな長時間働やこんな働き方は、違法ではないのですか」と。

鉄道などであれば、システム災害的な事故もあると思うのですが、交通運輸産業の中でも、自動車運送業の場合には、やはり運転者の状態というものが安全を大きく左右する。その意味でも、働き方に関するきちんとした規制が必要なのですが、実際に設けられている規制は、有効な規制になり得ていないのです。ですから、先ほどの質問への回答は、「驚かれるのはわかりますが、全てが違法というわけではないのです」ということになる。では現行の規制の中身をみていきましょう。

図(p9)をごらんください。

例えば、一番右のバスの場合には、4週平均で1週間あたり65時間まで拘束時間が認められている。休息时间も8時間以上あれば法的には問題ない。そうなると、仮に、夜中の24時に仕事を終えて帰宅しても、会社は、その運転者に対して、次の日—というより当日になるのでしょうか—8時からの勤務を要求できることになるわけです。勤務と勤務の間、つまり、通勤時間と在宅時間を足し合わせた時間が8時間確保されていれば、法的に問題ないのです。これが実態なのです。

トラックに関しても同じです。1ヶ月に293時間までの拘束時間が認められている。1日に最大16時間の拘束時間が認められている。これで有効な規制といえるのでしょうか。こうした現状を、例えば、睡眠時間を十分に確保できるようにするとか、1日の勤務時間をもっと短くするとか、そういうしっかりとした規制を設けていかなければならない。もっとも、日本の労働基準の弱さは職業運転者に限ったことではありませんが。

## ■ 働き方に関して何らの規制もない 自営の職業運転者

今、職業運転者に関する規制は、存在はするが、非常に脆弱である、という話をしました。ところが、その脆弱な規制の対象にもならない職業運転者がいる。

職業運転者には2パターンあって、1つは、これまで述べてきた、会社に雇われている職業運転者。もう1つは、自営の職業運転者です。その例としては、例えば、みなさんは軽貨物などを街中でよくみかけるのではないのでしょうか。彼らの多くはそれに該当します。

図 ある軽貨物運転者の1週間の働き方

	前日からの 睡眠時間	出宅 時刻	帰宅 (最終 時刻)	作業時間 (休憩等を除く)	延べ配 達件数
1日目	6時間06分	6:05	21:32	13時間46分	130
2日目	5時間36分	6:00	21:36	13時間59分	138
3日目	5時間25分	6:05	21:48	14時間08分	149
4日目	5時間50分	6:02	23:33	17時間10分	195
5日目	4時間45分	6:02	22:35	15時間49分	169
6日目	5時間10分	6:10	21:43	11時間48分	119
7日目	5時間30分	6:05	20:32	10時間00分	107

注：延べ配達件数は、再（再々）配達分を含む配達件数

図は、ある自営の軽貨物運転者の、お歳暮時期の1週間の働き方です。大手の宅配便事業の末端部分、つまり、個人の利用者・消費者宅への配達部分を担当しているわけです。こんな長時間の仕事を毎日続けていても、何の法にも抵触しない。

こういう、自営の軽貨物運転者を使って大手の運送会社が輸送コストを削って、安く、宅配便事業を展開している。そして私達も、消費者として、それを安く使っている。私たちも、間接的にですが関わっているこうした現実を目を向けなければならない。

## ■ 「自動車事故報告書」への疑問

さて、集会のはじめにご発言がありました白倉さんの事故に関連して、私も、自動車事故報告書をめぐる問題について少し述べておきたいと思います。

この事故報告書というのは、死者または重傷者が発生するような事故を起こした場合や、車両が転覆、転落、火災を起こした場合などに、運送事業者が運輸行政に対して提出をしなければならないものです。私は、この事故報告書の存在を知ったときに、これを読めば、その重大事故がなぜ起きたのか、つまり、なぜこの運転者は死亡事故を起こしてしまったのか、なぜこの運転者は過労死してしまったのか、そういうことがわかるのではないかと、そう思って、情報開示請求の制度を使って、全国から事故報告書を取り寄せました。

しかしながら、全国から取り寄せた大量の事故報告書を読む作業の中で、次のような素朴な疑問がうまれてきました。例えばその一つは、そもそも、起こしてしまった事故の内容について事業者が正確に記述するのだろうか、ということです。事故報告書を作成するのは事業者です。自分の会社の運転者が起こした事故について正確な記述が可能でしょうか。この、「正確な」というのは、「正直に」という点もそうですが、「科学的に」という点においても、です。例えば、事故は運転者の気のゆるみで起きたという説明では不十分で、その気のゆるみはなぜ起きたのかまで踏み込んで明

らかにしなければ、事故の再発防止にはならない。でも、なんだかいいかげんな記述内容に思える報告書も結構多いのです。

あるいは、この報告書の様式では、必要不可欠の基本的な情報さえ把握できないのではないかと、という疑問です。つまり、自動車運送業においては、勤務の条件が運転者の状態、ひいては安全を強く規定すると思います。

そう考えるならば、一日限りではなく例えば一ヶ月ぐらいのスパンで、事故を起こした運転者の、勤務に関する情報を記載させるべきでしょう。でも、ごく一部のケースを除き、そういう情報はない。加えて、事故の分類などについても、果たしてこれでよいのだろうか、ということも疑問として浮かんできました。事故報告書を資料として添付しておきましたので、みなさんも、時間のあるときにでも確認しておいてください。

## ■ 事故報告書にみる問題点

### —死亡事故と、過労死が疑われるケースから

以上の疑問について、具体的にみてみましょう。まず、死亡事故を起こしたある貸切バスのケースです。

報告書を読み上げます。この事故は、秋の晴れた日の19時半過ぎに発生しました。事故発生場所は、直線の道路上。運転者は「道路を横断中の被害者を発見。急ブレーキをかけ」たが間に合わずに接触し、死亡事故を発生させたとあります。道路状況は「街灯がなく、非常に暗い地区。前方からの対向車もなし」「事故の原因」は「視界の悪い状況で、前方確認が不十分であった」と。

ここで疑問がわいてきます。こうした走行環境、道路状況だけが事故誘発の要因だったのか、と。なぜなら、この運転者の「事故日までの勤務日数」は連続で29日、事故日以前1ヶ月間の休日が0日で、その間の乗務距離は10341kmだったとあるからです。こうした勤務状況が、彼の覚醒水準を低下させて事故発生に関わっていたと考えるのは、不自然なことでしょうか。

しかし、この事故報告書をまとめた人は、「視界の悪い状況で前方確認が不十分であった」と、ということだけですませている。疑問が残ります。

あるいは、体調不良で勤務中に運転の継続が不可能となった、ある事故のケースを紹介しましょう。こういうケースは「健康起因」という箇所に分類されます。

このケースでは、事故を起こす前、過去1ヶ月間のうち出勤しなかったのはわずか2日間のみで、日々の拘束時間を足し合わせた総拘束時間は303時間、総乗務距離は7641kmでした。月のうち半数が7時半前という早い時刻に出勤しています。事故当日までの連続勤務日数は10日間で、事故前日までの9日間における総拘束時間は96.8時間（総乗務距離は2596km）。加えて、事故前日の拘束時間は15時間17分にも及んでいます。じつに過酷な勤務だったのではと思いました。

ところが、事故報告書に記載されている「事故の原因」は、「運転者が少々肥満型の体型」であったためとある。勤務条件に問題があったのではなく、乗務員の運動不足、肥満体型に問題があったということでしょうか。結果としてそこから導きだされる「再発防止対策」は、「適度の運動を心掛け、体調管理を怠らないよう指示」となる。これで事故の再発防止になるのでしょうか。

極端なケースを持ってきたと思われるかもしれませんが、決してそんなことはない。事故報告書をながめていると、こうしたおかしな記述は珍しくありません。

そういう意味では、先ほど、事故報告書を入力することの必要性が述べられていました。この点は全くその通りだと思います。しかしながら、それと同時に、この事故報告書の記述を正確なものにし、必要な情報を記載させるという作業が必要になってくる。ごくごく小さな提起のように思われるかもしれませんが、重要な課題だと思います。

■行政不要論ではなく実効力ある行政機能の追求を

ちなみに私は、さきほど述べたような疑問を、行政の担当窓口の方に率直に聞いてみました。口頭でのやりとりでしたので、正確ではないかもしれませんが、次のような発言だったと当時のメモには書き留めてありました。すなわち、そもそも行政としてはこの記述内容をもって運送事業者を罰するわけではないので、正確に記載されているかどうかはそう重要なことではない、あるいは、たしかに、事業者に正確さを求めるのは難しい、うんぬん。

でもそれならば、そもそもこの事故報告書は何のためにあるのでしょうか。運送事業者に対する処分は警察による事故調査で決めるということであれば、この事故報告書というのは何のために存在するのでしょうか。事故の再発防止の為に使われるのではないのですか、等々と、さらにつつこんで聞いても、明瞭な回答はなかなか出てこない。

あるいは、記述の内容が明らかにおかしなケースがあったので、こういうのは書き直しを指導しないのでしょうか、と尋ねたら、逆に、こう回答

されました。すなわち、最近では、こういう事故報告書は民事裁判などでも使われるため、運送業者に書き直しを強く指導して、そのために事業者が不利益を被った場合に、行政が後で訴えられかねない、そんなニュアンスのことを言われました。

これはいったい何のための事故報告書なのでしょうか、そういう思いを強くします。

もっとも、ここでみなさんに誤解してほしくないのは、それならば行政機関はもう必要ないという、いわば行政不要論というか行政解体論は、誤りであるということです。それは私たちにとってますます危険な事態をもたらすことになりかねない。そうではなく、逆に、事故防止という観点から、行政機能をどう強化していくべきか、どうすれば実効力ある行政機能が実現できるのか、そういうことを考えて、追求していかなければならないということです。行政も、ある意味、決められた枠内でしか動けないわけですから。

■まとめに代えて

前半は、職業運転者のおかれた状態を紹介しながら、一つには、交通運輸業界における規制緩和と政策を見直して、持続可能で安全・安心な交通運輸をとりもどす必要があるということを述べました。しかしこれは非常に大きな、難しい課題です。

後半は、もう少し話を小さくして、事故防止、安全の確立という観点からも、職業運転者の働き方に関する規制が必要ではないか、しかしながら、現行の規制は有効な規制になっていない、むしろ脆弱である、という話をしました。

さらに話をもっと小さくして、重大事故を起こした際に作成される自動車事故報告書をめぐる問題の改善という取り組みを通じて、交通運輸行政のあり方を見直していくことが可能でありその必要があるのではないかと、ということを述べました。

話し足りないことが多々ありますが、私の述べたいこと、あるいは、本日の資料やデータは、いずれも拙稿や参考文献から入手可能なもので、関心のある方はそちらをご参照下さい。

ご清聴有難うございました。(かわむら まさのり)

図 「自動車運転労働者の労働時間等の改善のための基準」告示

	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1ヶ月 299時間 1日 原則13時間 最大16時間	1ヶ月 262時間	1ヶ月 293時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)	4週平均で1週間あたり65時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休憩時間	継続 8時間以上	継続 20時間以上	継続 8時間以上	継続 8時間以上
運転時間			2日平均で1日あたり 9時間 2週平均で1週間あたり 44時間	2日平均で1日あたり 9時間 2週平均で1週間あたり 40時間
連続運転時間			4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)	4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)

出所:旧労働省「改訂新版 自動車運転者労務改善基準の解説」p150~151から主な項目を抜粋

## ミニコラム

## 公訴時効制度の改正について

弁護士 内藤 裕次 (当会副代表)

公訴時効制度とは、犯罪を犯しても一定の時が経過すれば、刑事裁判を免れるという制度です。

現行法では、死刑にあたる罪であっても、犯行後25年経過すれば公訴時効が成立します。しかし、これでは犯人の逃げ得を許すことになってしまうため、公訴時効を見直すべきではないかという議論が高まり、政府が検討をしていました。この原稿を書いている現在では、改正法案が閣議決定され、国会の審議を控えており、法案がほぼ通ると予想します。そこで現段階で改正法の内容について説明をいたしますが、執筆時段階での法案に従っておりますのでご注意ください。

## 1 改正のポイント

## ①改正されるのは、人が死亡した犯罪に限る

法案は、人が死亡した犯罪について従来の公訴時効を廃止・延長するものです。

具体的には、

- a) 死刑については公訴時効廃止 (改正前25年)
- b) 無期懲役と禁固の犯罪は30年 (改正前15年)
- c) 長期20年の懲役と禁固は20年 (改正前10年)

となります。

## ②現在時効が進行中の事件にも適用

既に時効が成立した事件については、時効が成立しなかったことにはなりません。時効進行中の事件には適用があるので、これについては時効が延長(廃止)されることとなります。

## 2 交通犯罪の場合にどうなるか

交通犯罪の場合、危険運転致死傷罪、自動車運転致死傷罪がおもに問題になりますが、次のようになります。

- 危険運転致死罪(死亡) 10年から20年に延長
- 危険運転致傷罪(傷害) 10年で変わらず
- 自動車運転致死(死亡) 5年から10年に延長
- 自動車運転致傷(傷害) 5年で変わらず

## 3 併合罪は別々に進行

たとえば、自動車運転致死罪と救護義務違反(ひき逃げ)は併合罪ですが、一括して20年となるのではなく、自動車運転致死罪は20年、救護義務違反は3年で時効になります。

(関連のミニコラムが、会報29号にあります)

## 第9次交通安全基本計画に盛り込むべき事項と提案理由(要旨、下)

前号に続き、内閣府が検討を開始した第9次交通安全基本計画(2011年~2015年。以下「計画」)策定に当たり、昨年11月に当会として文書提出し、意見聴取会で述べた意見の概要を示します。(5~8は項目のみ示します)

~~~~~

## (3) 歩行者優先の、速度規制の徹底した生活道路の普及と徹底をはかること

歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくることは、死傷被害ゼロを実現する上で、最重要な課題です。幹線及び準幹線道路では歩車分離によって歩行者・自転車の安全を確保し、住宅地や商店街など生活道路では、自動車の通行速度を抑制(時速30km以下)し、通過交通を入れないなどの規制をして、歩行者優先を徹底すべきです。この生活道路では、道路通行の優先権を自動車に与えず、本来の道路がそうであったように、子どもが遊び、住民が交流できるという道にすべきです。

また、この歩行者と住人が優先の生活道路は、ハンプやクランクなど道路構造整備を前提とせず、また「コミュニティ道路」などと特に指定した地区に限ることもなく、幹線や準幹線の道路以外全てのゾーンで直ちに徹底すべきです。また、現行の道路交通法と同施行令では、速度標識のない道(生活道路でも)の最高速度は時速60kmで

あるという危険な状態があり、この見直し・改善が早急に必要です。

## (4) 歩者分離信号をスタンダードな信号と位置づけ、全ての交差点に普及すること

歩者分離信号の試行的実施から年数が経過していますが、安全性の効果が顕著であるという報告がなされながら、普及率が2%程度に留まっています。その理由はやはり車両の「円滑」な流れに「配慮」するからと聞きます。しかし、全ての交差点が歩者分離というイギリスの先進例もあります。パラダイムを転換し、道路上、それも交差点の横断歩道上で人が轢かれることはあってはならないことという、生命尊重を基本として施策を講ずべきです。

## (5) 交通死傷被害ゼロのため、自動車運転免許の付与条件を厳格にする

## (6) 技能教育に偏した交通安全教育ではなく、総合的な交通教育を推進すること

(7) 事故原因を科学的に究明するため、ドライブレコーダー(航空機のフライトレコーダーに相当する)の義務化が必要です。

(8) 公共交通機関網を整備し、自動車に依存しない移動体系を確立すること。

## 会員の報告

## 「0(ゼロ)からの風」上映会に取り組んで

旭川市 山下 芳正

3月28日、「生命のメッセージ展」の企画者、鈴木共子さんをモデルにした映画の上映会を、町内会での交通安全の啓蒙と事故撲滅を目的として、地区センターを借りて実施しました。平成20年8月に続き2回目で、たくさんの方に観て欲しかったので、地区の市民委員会を通じ、他の町内会にも広く声かけをしました。

当日は、町内会以外の方もご家族やご友人を誘って足を運んでいただき、70人の参加者で成功させることができました。

特に、これから車の運転をする若い人達にも是非見て欲しかったのですが、ある中学校の先生から、「生徒が映画を観てレポートを書くということで、是非見せて欲しい」との連絡がありました。上映会に参加された生徒さん達は、映画を観ながら熱心にメモをとっていました。

警察や市の担当者、報道関係の方も上映会にきていただき、参加者から感想文もいただきました。多くの方に命の大切さを訴えることが出

来たのではないかと思います。上映会を開催してよかったと、改めて感じました。

## 参加者から寄せられた感想

「身近過ぎて現実感が持てない車の事故。この映画はそんな私たちに「現実感」を与えてくれたと思う。この映画を見た帰りは「罰則があるから」ではなく、「車は危険な乗り物だから」という意識で「安全運転で帰ろうね」という言葉が出た。家に帰ってからは離れた家族に電話をして、「こういう映画を見たよ。車、気をつけて運転してね」と伝えた。映画を見た私たち一人一人が「メッセンジャー」として、事故のない社会が訪れるように努力していかなければならない。」



## 退任にあたって

前事務局長 樋口 征



被害者の会の皆さん、大変お世話になりました。

初めて皆さんとお会いし、時が過ぎても癒されない苦しい思いをお聞きし、どのようにお手伝いができるのかと戸惑うこともありましたが、親しくお付き合いをいただき、5年の歳月が流れました。ご希望に充分沿えなかったとの悔いも残りますが、皆さんの交通事故防止への厚い思いを肌を感じ、いくつかの訴えが世論の理解を得て成就した現実に触れ、少しはお役に立てたのかと思い直し、ご一緒できたことに感謝している毎日です。

昨年、被害者の会は、発足から10年の節目の年を迎えられました。ご一緒した5年間は、犯罪被害者等基本法の制定、刑事裁判への被害者参加制度の成立等々、犯罪被害者を取り巻く環境が、大きく変わりました。皆さんの訴えが社会を変えた時代でした。被害者の尊厳を図り、権利を守るには、今後も見直すべき多くの問題があると思われ

ます。これからも会員の皆さんの思いが、事故防止対策に新たな歴史を刻むものと信じております。

終わりに、皆さんが健康に留意され、会則に謳う、事故の悲惨さを訴え、会員相互の交流を深める活動を更に充実させ、死亡事故ゼロを目指した安心安全な車社会の実現に向かつて、一層ご活躍されることを祈念しております。

再会の日を楽しみにしております。

## 長い間支えていただいたことに感謝の気持ちで一杯です

代表 前田敏章

2005年以来5年間事務局長を務めていただいた樋口さんには、言葉に尽くせないほどのお世話をいただきました。事務局長としてのお仕事はいつも手際よく正確で、かつ、樋口さんの温厚な人柄もあり、陰になってしっかり支えてくれましたから、私たちは事あるごとに相談に乗ってもらい、いつも安心感を持って活動に集中することができました。

65歳になられ、ご退職ということですが、どうぞ健康に留意され、今後もご活躍ください。本当にお疲れ様でした。ありがとうございました。

※なお諸事情から、4月より樋口さんの後任の事務局長は置かれず、安全協会の新谷さんが会の事務を担当されることとなります。

## 編集を終えて

■道内の少年院で、交通犯罪で同乗者に脳への重い後遺障害を負わせてしまい、「加害者」の立場になった少年に面接指導をする機会がありました。「被害者」とその家族への償いの人生という十字架を背負う少年は、その覚悟をためらっているようにも見えました。「クルマ優先社会」がもたらす悲劇の一つです。時間をかけて、償うということ(罪と向き合う(=被害者のことを知る)。心からの謝罪。社会貢献への道)について考え続けるように話しました。

■面接の後半、結果として取り返しのつかない被害を与え「(自分は) 普段の生活で笑うことも許されない」と呻く少年に、生きる「希望」をと願い、次の言葉を伝えました。「君は一生をかけて償わなくてはならない。そして、償うためには生きなくてはならない。そのためであれば、時には笑うことも許されるのではないかと」。

■私事ですが、私はこの3月で定年退職し、37年間の高校教員生活に終止符を打ちました。思い出多い教室で、生徒への最後の授業をしました。1昨年、本校の女生徒がバイクに同乗し被害死するという悲劇もありましたから、最後に伝えたいことは、やはり「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」というテーマです。命の重さと、一瞬で被害者をうみ、加害者ともなるクルマの危険性、クルマ優先社会の問題について深く認識して欲しいと話しました。■授業のまとめは「希望」についてです。過去に不登校体験など様々な傷をもつ定時制の生徒に、大いなる「希望」を抱いて欲しいと願い、「絶望からの出発」という、「生命のメッセージ展」を創始した鈴木共子さんの詩に共感したこと。昨年の講演で「悲しみを知る者にしか見えない希望がある」と話された小栗幸夫先生の言葉に励まされ、今後も「交通死傷被害ゼロ」のための取り組みをライフワークにすること、などを語りました。

■「絶望から立ち上がるための希望」「悲しみを知るものが持つ、社会を変える力となる希望」「償いのために生きる希望」これらの「希望」に共通するのは被害者の存在です。諸澤英道先生は3年前の

札幌での講演で「被害者問題はイコール社会正義」とであると述べました。

■今号の特集「ロードキル裁判」で、最初は亡き真理子さんの小さな叫びであった「人の命も動物の命も守って」の声を大きなうねりにしたのは、絶望から立ちあがったご遺族と、「悲しみから希望へ」と支援し合った仲間のとりのくみ、そして、深く共感していただいた青野弁護士の高貴な仕事によるものと思います。「被害者の視点と社会正義」、そして、犯罪被害者週間全国大会のスローガン「いのち、きぼう、未来」という言葉を改めて噛みしめています。(前)

## 会 の 日 誌

2010. 1. 11. ~2010. 4. 10.



### 《会合など》

- 1/20 会報31号発送
- 1/28 北海道開発局道路計画課との懇談
- 2/10 3/10 世話人会・例会

### 《訴えの活動》

- ◆ 3/5 北空知安全運転管理者研修会(山下)
- ◆ 3/9 月形学園 3/12 釧路市坂野建設、事業者安全衛生研修会(前田)

### ◆ 処分者講習での講師

1/29 前田 2/26 前田 3/26 荻野

### ■いのちのパネル展示

4/7 ~ 10 厚別区民センター(写真下)  
4/11 ~ 16 白石区民センター



「いのちのパネル展示」(厚別区民センター4/7)

## 会員の皆様へのお知らせ

- ◆ 2010年定期総会は、「かでの2・7」(北2西7)を会場に、次の日程で行います。出席下さい。
  - 総会 5月15日(土) 13:30~14:30 ■ 全体交流会 14:45~17:30 ■ 懇親会 18:00~
- ◆ 例会の予定: 毎月第2水曜日の13時~15時(世話人会は、毎月第2水曜日午前中、事務所)
  - ※ 次の会報発行は8月です。手記や意見、近況報告などお待ちしています。(×切り7月20日)