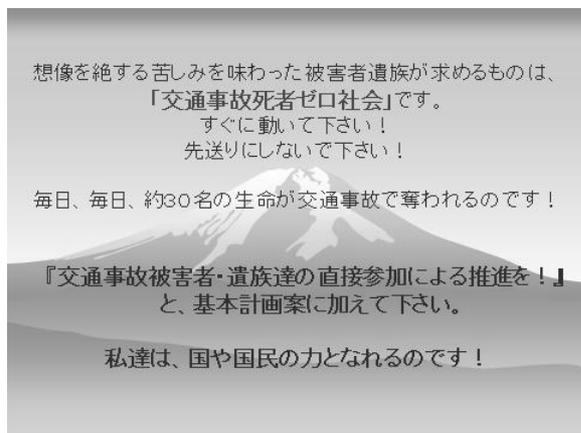


もう二度と、他の誰にもこのような苦しみを味わって欲しくない。もう二度とこのような事故を起こして欲しくない。遺族の願いはこのことです。しかし、国は交通事故死者数 5,000 名以下の目標を打ち出しています。

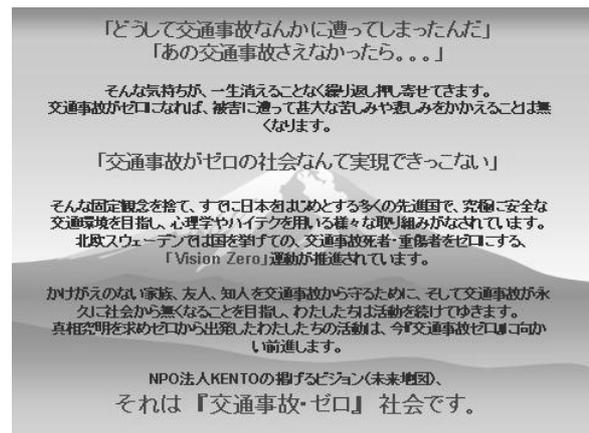


ここに息子の写真があります。皆さんご自身や、皆さんの大切な家族がこの 5,000 名の目標の中の 1 人に加わっても良いですか。息子と同じように横に並んでも仕方ないと容認しますか。

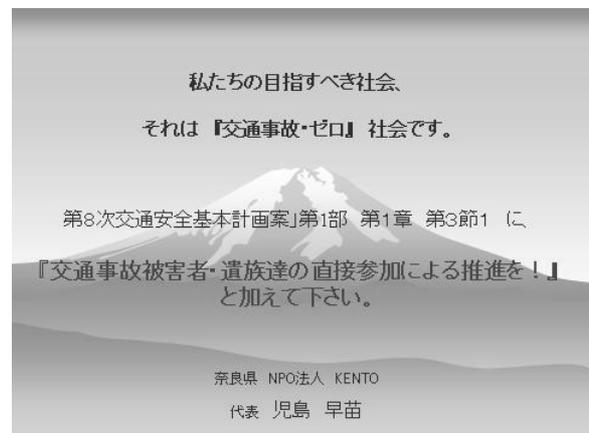


想像を絶する苦しみを味わった被害者遺族が求めるものは、交通事故死者ゼロ社会です。すぐに動いて下さい。先送りにしないで下さい。毎日、毎日、約 30 名の命が交通事故で奪われるのです。

『交通事故被害者・遺族たちの直接参加による推進を！』と基本計画案に加えて下さい。



私たちは国や国民の力となれるのです。「どうして交通事故なんかに遭ってしまったんだ」、「あの交通事故さえなかったら」、そんな気持ちが一生消えることなく、繰り返し押し寄せてきます。交通事故がゼロになれば、被害に遭って甚大な苦しみや悲しみを抱えることはなくなります。「交通事故がゼロの社会なんて実現できっこない」そんな固定観念を捨て、既に日本を始めとする多くの先進国で、究極に安全な交通環境を目指し、心理学やハイテクを用いるさまざまな取組がなされています。北欧スウェーデンでは、国を挙げての交通事故死者、重傷者をゼロにする「ビジョンゼロ」運動が推進されています。かけがえのない家族、友人、知人を交通事故から守るために、そして交通事故が永久に社会からなくなることを目指し、私たちは活動を続けてゆきます。



真相究明を求め、ゼロから出発した私たちの活動は今、交通事故ゼロに向かい前進します。NPO法人KENTOの掲げるビジョン、未来地図、それは『交通事故ゼロ』社会です。私たちの目指

すべき社会、それは『交通事故ゼロ』社会です。第8次交通安全基本計画案第1部第1章第3節1に、『交通事故被害者・遺族たちの直接参加による推進を！』と加えて下さい。

今、私は通勤の朝晩の行き帰り、信号のない横断歩道で手を挙げて渡っています。恥ずかしいです。勇気がとても要ります。でも、手を挙げて渡るようになってから、自分自身の中にも、相手の運転している車の人たちの中にも、微妙な変化を、

新しい発見をすることが多くなりました。ここにいらっしゃる皆さん全員が、今日からもし横断歩道で手を挙げて渡るようになってくださったら、社会は動き出します。どうかこのような新しい提案をし、実行していく遺族たちに、皆さんと関わっていただく積極的な機会を増やしていただき、一緒に歩んで下さいますように心からお願いいたします。

2)交通事故被害者遺族の声を届ける会(金澤 喜三 代表)

司会 続きまして、交通事故被害者遺族の声を届ける会代表、金澤喜三様、どうぞよろしくお願いいたします。

金澤 ただいまご紹介いただきました交通事故被害者遺族の声を届ける会代表の金澤喜三と申します。

まず、中間案に対する意見ですが、道路交通安全に関する基本理念を「死亡事故ゼロ社会」と明示していただけますようお願い申し上げます。基本計画(中間案)が真に豊かで活力ある社会を構築するためには国民の安全・安心を確保することが重要として、計画全体につき三つの基本理念を掲げていることは理解していますが、道路交通事故ゼロを望む国民が18.2%、大幅な減少を望む国民は76.5%、この調査結果からは実現すべき安全・安心な道路交通の確固たる具体像が示されることが必要と思われます。事実、計画の掲げる平成22年までに24時間死者数を5,600人にまで減少させる目標が、死亡事故のない社会を実現するための目標として位置付けられていることは、計画自体が明確に記述するところであります。

また、この目標の達成により図られるとする世界一安全な道路交通を現時点で実現しているスウェーデンでは、死亡事故ゼロを打ち出したビジョンゼロ計画に基づく強力な交通安全政策が実施されております。真に安全で安心な道路交通とは、単に人命を数値で計測してマスとしての半減を目指すことでは実現し得ないものと考えられるべきではないでしょうか。総論の述べる国民自らの意識改

革において提言された地域社会における具体的目標の設定を実際に試みるとき、共に暮らす個々の人間の生身を数値で計測しようとする地域住民は皆無であるはずで

す。また、基本計画は道路交通の量的拡大を予想していますが、一方こうした状況に対し各論の述べる施策がそれぞれどのように対処するのかは必ずしも明確ではありません。道路の利用に関する規制やユーザー教育、また既存の道路環境のリノベーションにかかわる具体的施策を死亡事故のない社会の理念のもとに評価して位置付けること、その際、交通事故被害者や遺族の声を反映して施策の実効性を高めることができるような仕組みを設置することを希望いたします。

そして、今回の第8次交通安全基本計画の意見募集や今回の公述人募集では初めて広く意見募集をしたことに少し交通事故死者ゼロへの希望を見出しました。しかし、本気で交通事故死者をゼロにしようという思いは残念ながら伝わってきません。他の交通事故被害者遺族の団体等には連絡がなかったようですし、インターネットで出しましたというだけでは極めて不十分ではないでしょうか。また、広報の期間も余りにも短く、我々が意見を準備するだけの十分な時間が考慮されなかったことは非常に残念です。まずは交通事故死者ゼロを目指す施策にかかわる関係者の皆さん方の意識改革の徹底からお願いしたいと思います。

次に、先程鈴木先生からも、全国で5,600人に目標設定した場合に、何か人事のように皆さん感

じて、なかなか一致団結してその目標に向かおうということがどうも薄いんじゃないかというようなお話がありましたが、まさにそのことを私たちは言いたい訳でして、先程も言いましたように、人の命を何千人までは仕方がないと、こういった考え方そのものをこの際改めて、ゼロにするんだ、日本国から交通事故による死者をなくすのだというような目標設定というのは、非常に単純明快で分かり易いと思うのです。人の命というものを何人までは仕方がないという考え方そのものを今回は根本的にぜひ見直していただけないかと非常に強く思います。

それと、今回の中間案にいろいろ目を通していきますと、車の進歩とか、いろいろな安全な車造りとかいうことについてですが、この辺も何か我々遺族の方から見てみますと、乗っているユーザーにとり安全な車造りを目指しているんじゃないか。実は交通事故のないということは、ユーザーは当然ですが、ユーザーが安全になればなるほど横着な運転をするのではないかというような気がしてなりませんので、どうかその辺が抜かりのないような施策を進めていただきたいと、そういった気持ちを持ちました。

簡単ですが、以上です。

3)財団法人 国際交通安全学会（石附 弘 専務理事）

○司会 続きまして、財団法人国際交通安全学会専務理事、石附弘様、よろしくお願いいたします。

○石附 国際交通安全学会は、昭和 49 年に設立された警察庁所管の公益法人です。交通と安全に関する内外の調査研究をその主な業務としています。そのような観点から総論と各論に分けて意見を申し述べます。

総論として3点申し上げます。第1は、中間案の構成面からの評価についてです。案の全体構成を見ると、交通事故のない社会を目指してという基本理念、交通安全基本計画における目標、交通安全についての対策という3段階の構成になっており、国際交通学会が一昨年、内閣府と共催した国際シンポジウム「世界一安全な道路交通の実現を目指すキックオフミーティング」において、先進国の交通安全対策の潮流は、ビジョン（理念）、ターゲット（目標）、ストラテジー（戦略）という3段階の施策体系となっている旨の基調報告がありましたが、案はそのような潮流を踏まえたものであり、施策の大綱としても大変わかりやすいものとなっていること等、構成面から評価したいと思います。

第2は、「交通事故のない社会を目指して」というサブタイトルについてです。第1次から第7次までの基本計画には副題がなかったことを考えますと、新しい基本理念を象徴するサブタイトル

をつけたことで、交通安全にかかわるすべての関係者が結集して、交通事故のない社会を目指す基本計画への求心力効果を期待できるのではないかと考えています。

先の国際シンポジウムで、スウェーデンのビジョンゼロ、先程お話がありましたが、これは「何人も道路交通システムにおいて決して死亡したり重傷を負ったりしてはならない」という基本理念が紹介されましたが、中間案の9ページにあるようにスウェーデンは人口当たりの死者数が5.9であり世界一安全な国造りに成功いたしました。現地調査でわかったことは、ビジョンゼロの理念が目標や戦略の隅々まで反映されているということでありました。

日本政府の目標は現在の7.0を4.5まで下げることにはありますが、世界ナンバー1を目指す以上、内閣府においてはサブタイトルを単なるスローガンとしてではなく、今後の交通施策推進上の安全哲学として位置付け、この理念を目標や戦略の隅々まで反映させるべく格段のご尽力を切に要望します。

また、官民一体の安全運動の推進母体をドイツのように国政の中で明確に位置付けることが重要と考えます。

第3は、数値目標の設定についてであります。2点申し上げます。一つ目は今回、道路・鉄道・

踏切道・海上・航空の5分野について、それぞれ数値目標が設定されたことは画期的なことです。平成14年に政策評価法が施行され、昨今の政府計画は政策のマネジメントサイクルを厳格に評価することが求められています。案もこの流れに沿ったものと考えます。

66ページの対策の評価・効果予測方法の充実に関し、この際、目標達成へのプロセス管理を厳格に行うとともに欧州の死亡事故半減戦略のように安全対策の効果を検証評価する仕組みの構築、特に事前評価、事後評価を効率的に行うために事業費の一部を評価のための予算とするなど施策効果の客観化、資源配分の適正化を図るための評価システムの構築をお願いします。

二つ目は交通事故の総量抑制について、死者数の数値目標を5,600人に設定されたことは評価いたしますが、交通事故全体の発生件数や死傷者数が一貫して増加している実態に鑑み、交通安全先進国のように、死傷者総数または重傷者数を含めた数値目標を設定すべきと考えます。交通事故によって重度の後遺傷害を負った方々の悲惨さは死亡事故に匹敵するものであります。スウェーデンではむち打ち症も新たに重傷事故の範疇に入れて身体に長期的なダメージを与える交通事故実態をフォローした対策を始めていますが、要は国民の目を死傷者全体に向けさせることが重要で、死者数のみの数値目標では死者数が抑止・減少傾向にあるだけに交通事故の重大性について国民に間違ったサインを送りかねないことを危惧しています。

次に、各論として4点申し上げます。第1は、交通安全思想の普及徹底についてです。10ページの「国民自らの意識改革」の施策内容を見ると、今一つ力強さ・パンチ力に欠ける印象を否めないのです。交通安全思想の普及徹底のためには啓発広報・国民への浸透・定着というプロセスを経て、交通安全思想が国民の安全文化として生活習慣化する必要があります。この観点から2点申し上げます。

一つ目は、インパクトのある交通安全の政府広報です。交通安全の国民運動のマンネリ化を防止

するためイギリスでは交通安全を正面からではなく、交通安全について国民自らに考えさせる狙いを持って考えるという意味ですが「シンク・シンク・シンク」のキャンペーンを、ドイツでは第五感・第六感という言葉がありますが、その六感の先「第七感キャンペーン」、この趣旨は、次に何が起こるかの危険予知を国民に印象付けるところに置かれていますが、政府主導で予算をかけて斬新な手法を取り入れ、効果を上げています。第8次計画の実施に当たっては、一人一人の国民の心に染み入るような政府の広報啓発活動が重要です。

今EUでは、EU全体として交通安全気運の盛り上げのため、国・自治体・団体・企業を含むすべての関係者を対象にそれぞれの安全施策を宣言する交通安全憲章の署名運動を行っていますが、これなども気運盛り上げ策として参考となります。66ページに、交通事故調査分析や情報の国民への提供が掲げられていますが、交通安全思想の普及のためにも積極的な対応を希望します。

二つ目は、子供の交通安全教育の充実です。最近の脳科学の研究によれば、インターネットの普及やパソコンゲームは子供たちの生活スタイルを変化させ、身体能力に悪影響を与えていると指摘されています。ドイツでは、子供の運動動作能力低下の実態を踏まえ、十数年前の自転車安全教育の教本をこのたび全面的に見直し、運動能力向上の科学的根拠ある新しい技法を取り入れ、しかも楽しく学べる教本としました。この新教本は教える側の先生にも大変好評で効果が出ているようです。我が国においても、子供の運動能力低下が指摘されていますが、安全教育が今の子供の実態に対応したものとなっているか否か、早急に検証をされることを提案します。

なお、鈴鹿市の学校で進められている「あやとりい」のような科学的かつ実践的で、親子で楽しく学べる教育手法の普及を希望します。

第2は、道路交通環境の整備について2点申し上げます。一つは16ページに「人優先の安全・安心な歩行空間の整備」、その中で車中心の対策から人の視点に立った交通安全対策の推進への転

換が示されたことは、大変評価できます。

先進諸外国においても、ウィーン・ジュネーブ・ストックホルム等では、市民の生活エリアにおける公共交通空間の利用優先順位を人・自転車・自動車と順番付ける政策決定がなされ、この政策が車のドライバーにかなり浸透をしています。

静岡県警察が本年7月から実施しているものとして、横断歩道に人が立っているときは一時停車し、対向車のドライバーにもライトでサインを送る「思いやりパッシング運動」がありますが、これは、人優先の新しい交通安全文化創造として高く評価できます。人優先の安全文化浸透のため国としての強力な取組を希望します。

二つは事故防止のための高度道路交通システム（ITS）の推進です。車対車の追突事故、出会い頭事故、車線逸脱事故の予防、歩行者の識別問題に対して、ITSへの期待には大変大きなものがあります。重大事故多発の大型トラックに対しては追突防止装置を標準装備することで重大事故にまつわる人的・経済的・社会的損失を回避することができます。EUのITS動向等も踏まえ、ITSを活用した積極的な事故予防対策の推進を提案いたします。

第3は、「データ分析に裏付けられた科学的交通事故防止対策の推進」、特に、交通安全対策諸

機関と医療機関との連携推進についてです。臨床医学、これは事故後のケアですが、「臨床医学から予防医学」が世界の潮流になっていますが、我が国においても、交通安全対策関係諸機関と医療機関との事故の未然防止のための連携方を積極的に検討いただきたいと思います。

ヨーロッパ交通大臣会議や2004年の世界保健機構(WHO)の交通事故予防対策を見ると、交通事故予防を公衆衛生の立場から捉え、特に警察・道路管理者・医療機関との連携や統一的な事故データの収集分析の動向が見られます。医療機関は交通事故による人体に対するダメージについての情報の宝庫であるからです。

最後に、高齢化社会の到来に関する今後の視点について1点申し上げます。国民運動としての高齢者対策ですが、加齢に伴い身体機能の低下した高齢者は本来自発的に運転免許証を返納すべきと考えますが、「自分だけはまだまだ大丈夫だ」というのが人情です。個人差も多いため法規制は困難と考えます。そこで交通安全は全国国民運動という観点から、医師会との連携による心臓疾患や脳障害のある高齢者に対しては医師から免許証返納を勧めてもらうなど、ソフト面での安全戦略の推進を提案します。

4) 社団法人 日本自動車工業会（大越 茂 交通統括部長）

○司会 続きまして、社団法人日本自動車工業会交通統括部長、大越茂様、よろしく申し上げます。

○大越 日本自動車工業会の大越です。

日本自動車工業会（自工会）は第8次交通安全基本計画について、交通安全教育の普及、ドライバー教育の内容、車両の安全対策、道路交通環境、ITSの推進、これらに関する20項目からなる提言書を用意しています。本日は時間の制約がありますので、その中から様々な交通安全対策を立案し実行していくための「仕組み」に関することと、「教育」に関することの二つについて説明させていただきます。

まず提言の内容に入る前に、簡単に自工会の姿

勢について述べたいと思います。

自工会は、車両を社会に提供するという立場です。自工会会員メーカー各社はこれからも車両の安全性の向上のための研究開発に積極的に取り組み、予防安全あるいは衝突安全を中心とした成果を製品にフィードバックしていくことに努めるのは当然のことです。また、車単体の安全性能の向上と普及だけではなく、車々間・路車間・人車間などの情報通信等による安全運転システムの実用化、それらを発展させた人・車・道路交通環境を一体化したいいわゆるITS等の開発普及にも積極的に協力していきたいと考えています。

「仕組み」に関する提案ですが、私どもは交通安

全基本計画について提言する上で、基本になる考え方として位置付けているものです。交通安全のための対策は、交通の三要素である人・車・道路交通環境からなるわけですが、この一元化する仕組みを構築して、諸対策を連携しながら実践していただきたいということです。これを一元化された仕組みの中で社会分析、事故解析、問題発見、目標の設定、対策・施策の立案・実施、効果評価、フォローを、先程鈴木先生からもお話がありましたが、Plan Do Check Action、いわゆるPDCAサイクルを回して推進していただきたいということで、いろいろな目標を達成することが可能になるのではないかと考えています。

次に、交通安全教育の普及に関することですが、特にこれから社会に出る高校生世代の若者に対する交通安全教育についてです。学校行事等の一環として自動車・二輪車の乗り方指導などを行っている学校は少なくないと聞いておりますが、交通安全教育を体系的・継続的に実施している学校は知る限りではほとんどありません。自工会としては高校生年齢層の若者に対する交通安全教育を重視しますが、これは二つの理由からです。まず一つは、運転免許取得年齢に当たり、二輪車・四輪車の運転者として能動的に社会に関わり始める、また自転車利用者としては行動範囲が広がり、利用頻度も多くなる時期に当たります。二つ目としては、交通事故が高校生世代になると増えて、中学生のときと比較すると死傷者数は約2.8倍にもなるという数値があります。この年齢層の事故を種類別に分けると、活動範囲と頻度が高くなることで起きる自転車事故、あるいは新しい交通手段としての二輪車・四輪車を使い始めて起きる事故、あるいは四輪車に同乗する機会が増えるために遭う事故等々が挙げられます。これらの年齢層は交通参加者としてみると、被害者になるだけの立場から、今度は加害者にもなりうる立場に移行して、事故が増え始めるということです。高校生年齢の時期は、交通社会人として新しいステージに入る大切な時期に当たります。交通社会人育成の観点から見ても、系統的なまとまった交通安全

教育を行うタイミングから見ても、適切な時期ではないかと考えています。

以上の理由で、自工会は、学校教育として、正規の授業として、体系的・継続的な交通安全教育が実施されることを期待しています。また、そのための環境・条件作りとして、教育現場に私どもが作成しました高校教師用参考資料「セーフティ・アクション 21」を普及しようと今現在活動をしています。この参考資料は21項目からなり、高校1年から3年までに各学年約7～8時間、3年間で21時間の学習が、例えばロングホームルーム等の時間を使ってできるように構成されております。また、交通安全に必要なことを学び、考え、行動に移させることを目標に7つのカテゴリーの学習をステップアップしながら、繰り返し学習できる特色を持っています。

まず、交通社会人としての法律の知識や社会的責任のあり方、共生の大切さなど、交通事故防止のための実際的な知識、これは自転車、二輪車、四輪車、歩行者などそれぞれの場合があります。それから危険予測訓練、事故が起きたときの対応、最後が地域社会への貢献、そういったことがこの参考資料の中には盛り込まれていて、指導展開案、生徒用ワークシート、先生のための資料など5つのパートで構成されており、参考資料を読んでも自信を持って授業ができる内容となっています。

交通安全教育は、ただ教え込むのではなく、自分で考え、問題を見つけ、行動し、解決していける教育手法が望ましいとされています。ワークシートを核にしてディスカッションする、交通の危険場面を想定してロールプレイグするなど、生徒と先生がコミュニケーションしながら一緒に考える教育手法を採用しております。既に81の高校でテスト的に実施されており、生徒が積極的に発言するようになったなどの現場の声は極めて好評を得ています。

私どもは「セーフティ・アクション 21」を、第8次交通安全基本計画・中間案にあります「効果的な指導用参考資料」の要件を満たすものと考

えておりますが、文部科学省、都道府県の教育委員会等が「セーフティ・アクション 21」を活用され、指定校などで試験的に実施していただくことを切望します。さらに、さまざまな効果評価を経て、全国の高校にくまなく普及させることを期待したいと思います。

最後は、交通安全教育の内容に関する提言です。平成 10 年に発表されました、「交通安全教育に関する指針」の中では、幼・小・中・高校生から成人、高齢者までの生涯教育の重要性を指摘しています。「指針」を具体的に展開していく上で、カリキュラム、教材、指導者などの面で多くの課題があるかと思います。内容については、何を教えるか、何に気付いてもらうかが最大の課題です。自転車、二輪車、四輪車の運転行動は基本的に認知・判断・決定・命令と操作からなり、歩行行動もこれに準じます。事故直前の法令違反項目から見ても、事故の多くは認知・判断系のエラーから起きていることが推定されています。法令違反で最も多いのは、安全不確認、動静不注視、一時不停止、信号無視など基本的なことです。こうした認知・判断系の違反を生むミスは、相手が気づいていると思った、わき見しても大丈夫と思ったなど、危険がどこにあるかを知らないことと結びついています。その解決策の一つとして、何が危険かを教え、危険を発見する能力アップを図ることが必要ではないかということで、危険予測トレーニ

ングとそのため教材・機器・手法の開発等は主に、企業を中心にして二輪車・四輪運転者を対象に行われてきましたが、範囲を幼・小・中・高校生、高齢者を含む自転車利用者、歩行者にまで広げる必要があると思っています。

人・車・道路環境の三要素のうち、車・道路環境は予防安全と衝突安全の両面から対策が進められ、死傷者数減少に一定の効果を上げている事実があります。交通安全教育の内容に関しても予防安全と衝突安全の両面から構成される必要があります。予防安全は主として認知・判断系の能力維持と向上に相当し、衝突安全に関わる内容は社会人としての責務、モラル、事故時の対応、救急法知識などが含まれると考えています。

これらによって「人」の教育は、「車」「道路環境」と整合性を持った内容となり、ハード、ソフトが連携して、事故減少に取り組むことが可能となります。

私どもは事故のない社会の確立に向けて、今後とも車のハードのみならずソフトについても、できる限りの努力をして行きたいと考えています。そのためにも、今申し上げました提言については第 8 次交通安全基本計画策定の参考となることを期待するとともに、今後とも政府、地方公共団体、国民の皆様あるいは自動車ユーザーの皆さんとともに、交通安全施策の推進に協力していききたいというふうに思っています。

5) 社会福祉法人 日本盲人会連合 (渡辺 哲宏 理事)

○司会 続きまして、社会福祉法人日本盲人会連合 理事、渡辺哲宏様、よろしくお願ひいたします。

○渡辺 ただいまご紹介いただきました社会福祉法人日本盲人会連合の渡辺と申します。本日はこのような席を設けていただいて、意見を述べさせていただく機会を得たことを感謝申し上げます。私ども全国視覚障害者 30 万人の声を、今日は代表して訴えたいと思います。

まず、道路交通について、自動車等運転者、自転車利用者等の交通規則遵守についてですが、この問題について、まず自動車は速度を落として、

そして人に優しい運転をして欲しい。そして白い杖を見かけたら徐行または停止をして欲しい。

なお、自転車については、最近ルールを守らない人たちが非常に多いように見かけます。例えば、白杖を持って歩行をしていると、後ろからリンを鳴らして「どけどけ」という合図を送ったり、あるいは白杖を持った者の前を横切り、スポークの間に白杖が刺さって杖を折られたり、そういった苦情が寄せられています。どうか視覚障害者は右から左から自転車が来ても分からないわけですから、ほんの数秒待ってくれば無事に歩行ができ

るわけですので、視覚障害者に対してもう少し理解を持っていただきたいと思います。

次に、バス、タクシーのことにについて申し上げます。タクシーを利用する際にタクシーが目の前にとまっても私どもはわかりませんので周りにいる方が一声かけてあげるとか、あるいは運転している方が声をかけてあげるとか、そういう優しい気持ちを持っていただきたい。なお、バスについては同じように、運転手の方が声をかけるとか、周囲の方が「バスが来ましたよ。どこどこ行のバスが来ましたよ」というふうに一声かけて、視覚障害者であるということを一理解していただきたいと思います。

次に、盲人用誘導ブロックと警告ブロックの敷設について申し上げます。重要な場所については誘導ブロック、警告ブロックで印をしていただきたいというふうに思います。視覚障害者は周囲の音を聞きながら、足の裏の間隔で歩行をしているわけですので、ぜひそのようにお願いをします。

それから、先程交差点の話が出ていましたが、私どもが一番怖いのは、信号機を横断するということが一番危険であり怖さを感じます。ぜひ一機でも多く音響信号機を設置して視覚障害者が安全無事に道路を横断できるようにお願いをしたいと思います。それから、要所要所に盲導鈴といって鉄道の駅などでよくピンポンピンポンと鳴っておりますが、それもぜひ多く設置をして欲しいと思います。

次に鉄道の問題について申し上げます。交通バリアフリー法及び移動円滑化基準の改正によるすべての鉄道駅プラットホームのホームドアまたは可動式ホーム柵の設置の義務化をお願いしたいと思います。これは全国の視覚障害者からことある毎に提起をされておりますが、なかなか全国的には普及はしていません。都内では南北線とか三田線とかでホームドア、ホーム柵ができ、今度メトロの13号線もそのようになると、それから開業したつくばエクスプレスもそうだというふうに聞いています。私はまだ利用していませんから分かりませんが、ぜひこれを義務化して、一般の方も

これがあると安全です。私たちの仲間はプラットホームを「欄干のない橋」、いわゆる「一番危険な場所」と言っています。鉄道を利用する上で何が怖いか、ホームから落ちるとということが一番怖いわけですので、これをぜひ実現していただきたいと思います。

次に、駅コンコースの誘導ブロックあるいは警告ブロックの敷設、音声案内、点字用の案内板の設置です。これもぜひお願いをしたいと思います。

それから、自動販売機です。自動販売機も視覚障害者には非常に使いにくいものが多いので、視覚障害者もあるいは弱視も使えるようにぜひしていただきたいと思います。

次に踏切ですが、すべての踏切が高架立体化ということは難しいでしょうから、何とかセンサー式列車自動装置というものを設置していただきたい。当分は視覚障害者が踏切を横断するようなときは、見かけたら一緒に渡っていただくとか、あるいは一声、声をかけていただくとか、ぜひ視覚障害者にお声かけをしていただきたいと思います。

次に、水上交通のことですが、栈橋やタラップを安全なものにしていただきたい。それと同時に、船舶の中では乗客の方とか、船員の方が、視覚障害者が1人で行っても安心して船内が利用できるような配慮をしていただきたい。

次に、航空交通ですが、すべての航空、いわゆる航空ターミナルの搭乗口のブリッジ化はとて無理でしょうが、一日も早くブリッジ化にしていきたいと思います。それから、航空ターミナルは大変広いので、大変反響もして、なかなか視覚障害者が1人で自由に行動するというのが大変難しいので、バス、タクシーを降りたところから、人的な誘導なり一般の乗客の方の理解と、声かけをお願いしたいというふうに思います。

次に、建造物・公共機関の階段の段端です。いわゆる階段の縁の色付けを端から端までぜひ行っていただきたいと、弱視の皆さんからたくさんの要望が寄せられています。視覚障害者はただ目が見えないという者だけでありません。少し見える方、あるいは0.1ぐらい見える方、いわゆる弱視とい