

- ・公共交通機関については、バリアフリー法に基づき公共交通事業者などに対して、旅客施設の新設・大規模な改良や車両などの新規導入の際に移動等円滑化基準に適合させることを義務付け、既存施設については同基準への適合努力義務を課しているとともに、その職員に対し、バリアフリー化を図るために必要な教育訓練を行うよう努力義務を定めている。さらに、鉄道駅など旅客ターミナル、旅客船のバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシーの導入などに対する支援措置を実施している。
- ・建築物については、バリアフリー法に基づく認定特定建築物のうち一定のものについては、スロープ、エレベーターなどの整備に対する助成によりバリアフリー化の一層の促進を図っている。

・「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」において、ベビーカー利用に配慮する統一的なマーク（ベビーカーマーク）（第2-4-9図）やベビーカー利用にあたっての「お願い（呼び掛け）」を決定し、「ベビーカーの安全な使用」や「ベビーカー利用への理解・配慮」を呼び掛けるチラシやポスターを作成、キャンペーンを実施して普及・啓発を図った。今後も、ベビーカー使用者や周囲の方に対して、理解・協力を呼び掛けていく。

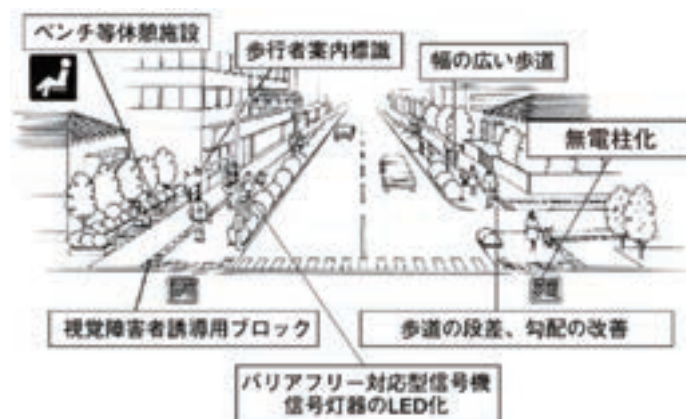
第2-4-9図 ベビーカーマーク



（出典）国土交通省資料

国土交通省と警察庁は、バリアフリー法における重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機などについては、平成32年度までに、原則として全ての当該道路において、音響信号機、歩行者感应信号機などの信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置などのバリアフリー化を実施する（第2-4-10図）。

第2-4-10図 歩行空間のバリアフリー化



（出典）警察庁資料

イ 通学路の交通安全対策（警察庁、文部科学省、国土交通省）

文部科学省、国土交通省、警察庁は、平成24（2012）年度に実施した通学路の緊急合同点検の結

果を踏まえ、学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関が連携して実施する通学路の交通安全対策を支援するとともに、各地域における定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実などの継続的な取組を支援するなど、通学路における交通安全の確保に向けた取組を推進している。

警察は、道路交通の実態などに応じ、学校、教育委員会、道路管理者などの関係機関と連携し、信号機や横断歩道の整備などの対策を推進している。

文部科学省は、特に対策が必要な市町村に対し、**通学路安全対策アドバイザー**を派遣し、専門的な見地からの必要な指導・助言の下、学校、教育委員会、関係機関の連携による通学路の合同点検や安全対策の検討を行うほか、通学路安全対策アドバイザーの協力の下に行われる交通安全教育を支援している。

国土交通省は、学校、教育委員会、警察などの関係機関と連携し、歩道の整備、防護柵の設置、路肩のカラー舗装化などの対策を推進している。

ウ 公園遊具の安全点検（国土交通省）

国土交通省は、遊具の安全確保を図り、安全で楽しい遊び場づくりを推進するため、「**都市公園における遊具の安全確保に関する指針**」の周知徹底に取り組んでいる¹⁸⁰。

エ 子供の不慮の事故防止（消費者庁）

消費者庁は、「不慮の事故」が子供の死因の上位を占めている現状を踏まえ、「**子どもを事故から守る！プロジェクト**」を実施している¹⁸¹。具体的には、毎週木曜日に事故予防の豆知識なども含めたメールマガジン「**子ども・安全メールfrom消費者庁**」を配信しているほか、シンボルキャラクター「**アブナイカモ**」（第2-4-11図）が各地の子供関連イベントに積極的に参加するなど、子供の不慮の事故予防に関する啓発活動を行っている。

第2-4-11図 子どもの不慮の事故防止シンボルキャラクター



（出典）消費者庁資料

オ 生活道路における交通安全対策の推進（警察庁、国土交通省）

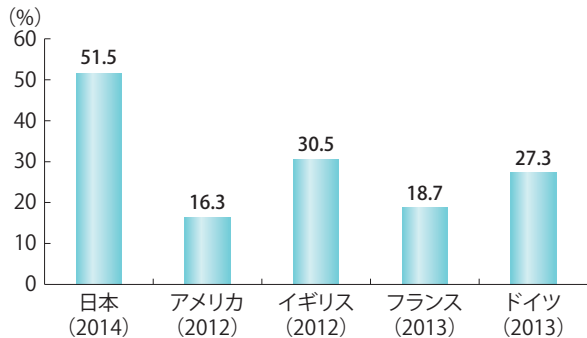
全年齢層の交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者は約5割で、欧米と比べて高い割合となっている（第2-4-12図）。また、交通事故死者の約5割以上が、自宅付近で被害に遭っている（第2-4-13図）。歩行者や自転車車が主役となる生活道路は、空間の確保が困難な幅員の狭い道路が多い。

警察庁と国土交通省は、空間そのものを安全にするという視点に立って、区域（ゾーン）の設定による最高速度30km/hの区域規制、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスの設置などの車両の速度抑制方を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地における人優先エリアの形成を図っている。

180 http://www.mlit.go.jp/crd/park/shisaku/ko_shisaku/kobetsu/yougu.html

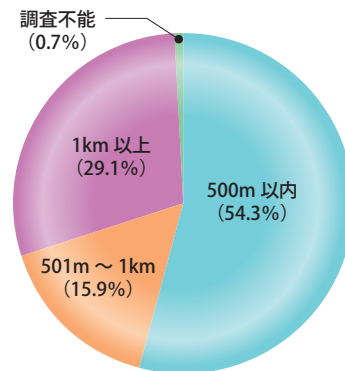
181 <http://www.caa.go.jp/kodomo/>

第2-4-12図 交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合の各国の比較（30日以内死者）



(出典) 警察庁調べ
 (注) 1. 死者数に占める構成率。
 2. 数値は各集計年による。
 3. 欧米諸国の数値は、「国際道路交通事故データベース (IRTAD)」による。

第2-4-13図 歩行中の自宅からの距離別死者数（平成26年）



(出典) 警察庁調べ
 (注) 各割合の算出に当たり四捨五入をしているため、合計の値とは必ずしも一致しない。

カ 自転車利用環境の整備（警察庁、国土交通省）

国土交通省と警察庁は、歩行者の安全確保などのため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年11月)¹⁸²の周知を図り、道路空間の再配分などにより、歩行者・自転車・自動車を適切に分離するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた取組を推進している。

第2節 多様な主体による取組の推進

1 相談体制の充実

(1) 子ども・若者総合相談センター（内閣府）

子ども・若者総合相談センター¹⁸³は、地方公共団体が子ども・若者育成支援に関する相談に応じ、関係機関の紹介その他の必要な情報の提供・助言を行う拠点として設けるものである。幅広い分野にまたがる子供や若者の問題への相談に対し、一次的な受け皿になり、他の適切な機関に「つなぐ」、いわゆる「たらい回し」を防ぐ機能を果たすことが求められている。

内閣府は、子ども・若者総合相談センターとしての機能を担い得る青少年センターを始めとする公的相談機関などの職員を対象とした研修を実施している（個別分野における相談体制については第2部各章を参照）。

(2) 相談機関の連携確保（内閣府）

内閣府は、国や地方公共団体が設置している相談機関の担当者や学校教育関係者の参加を得て、全国6ブロックで青少年相談機関連絡会議を開催し、関係機関・団体の連携体制の在り方や相談機能の充実強化のための方策について情報交換などを行い、相談機関活動の充実を図っている（第2-4-14図）。

第2-4-14図 青少年相談機関連絡会議



(出典) 内閣府資料

182 <http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>

183 「子ども・若者育成支援推進法」第13条で、地方公共団体は、子ども・若者育成支援に関する相談に応じ、関係機関の紹介その他の必要な情報の提供・助言を行う拠点（子ども・若者総合相談センター）としての機能を担う体制を、単独で又は共同して確保するよう努めるものとされている。