

第 11 次
立川市交通安全計画
(中間案 前半)

<目次>

第1章	はじめに	1
第1節	計画の主旨.....	1
第2節	計画の性格・期間.....	1
第2章	交通事故の現状	2
第1節	第10次立川市交通安全計画の目標と成果.....	2
第2節	交通情勢等	3
第3節	道路交通事故の状況	5
第4節	交通事故発生状況の評価	19
第3章	交通安全対策の実施状況.....	22
第1節	立川市内での交通安全対策の実施状況.....	22
第4章	重視すべき視点及び目標.....	25
第1節	重視すべき視点	25
第2節	第11次立川市交通安全計画の目標	26



はじめに

第1節 計画の主旨

立川市では、交通安全対策の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)に基づき、昭和 46 年以降、10 次にわたり「立川市交通安全計画」を策定し、本市及び関係機関が一体となって各種の施策の実施に取り組んできました。

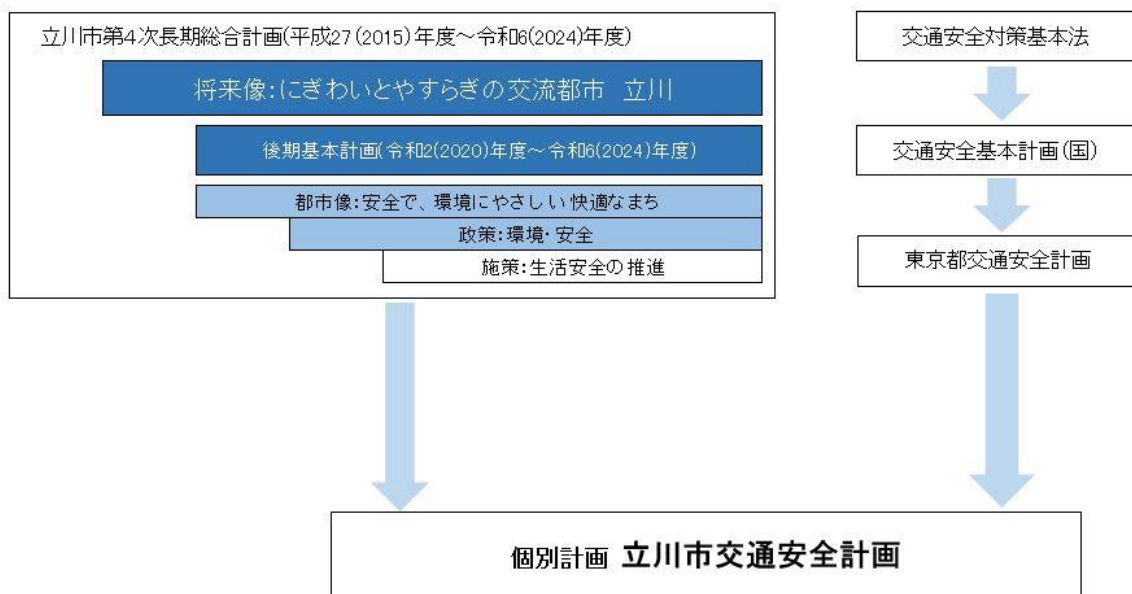
第 10 次立川市交通安全計画(以下、文中において、「第 10 次計画」という。)は、令和2年までを計画期間としており、令和2年の市内の交通事故発生件数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、452 件まで減少しました。しかし、依然として、市内では歩行中や自転車乗用中での交通事故死者が発生しています。

交通事故の防止は、行政機関や関係団体が協力するだけでなく、市民一人ひとりも日頃から意識して取り組まなければならない重要な課題です。

本計画では、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第 11 次立川市交通安全計画」を策定し、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全・安心な立川市の実現を目指します。

第2節 計画の性格・期間

- ・ 本計画は、立川市の区域における、道路交通の安全に関する諸施策の大綱であり、東京都の第 11 次交通安全基本計画に基づき策定するものです。
- ・ 本計画は、市民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼びかけます。
- ・ 本計画は、一人ひとりが交通安全について考え、交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践に取り組むための指針として定めます。
- ・ 本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年です。



第1節 第10次立川市交通安全計画の目標と成果

第10次計画では、「令和2年までに、年間の交通事故死者*数をゼロとすること」を目標とし、交通安全対策を実施してきました。

平成22年以降の立川市内の交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移をみると、発生件数と死傷者数は、平成28年以降一時的な増加はあるものの、概ね減少傾向にあります。特に、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により、外出の機会が大きく減り、事故件数・死傷者数が減っています。

死者数は平成25年以外、1人～5人の間で推移し、減少傾向にはありません。

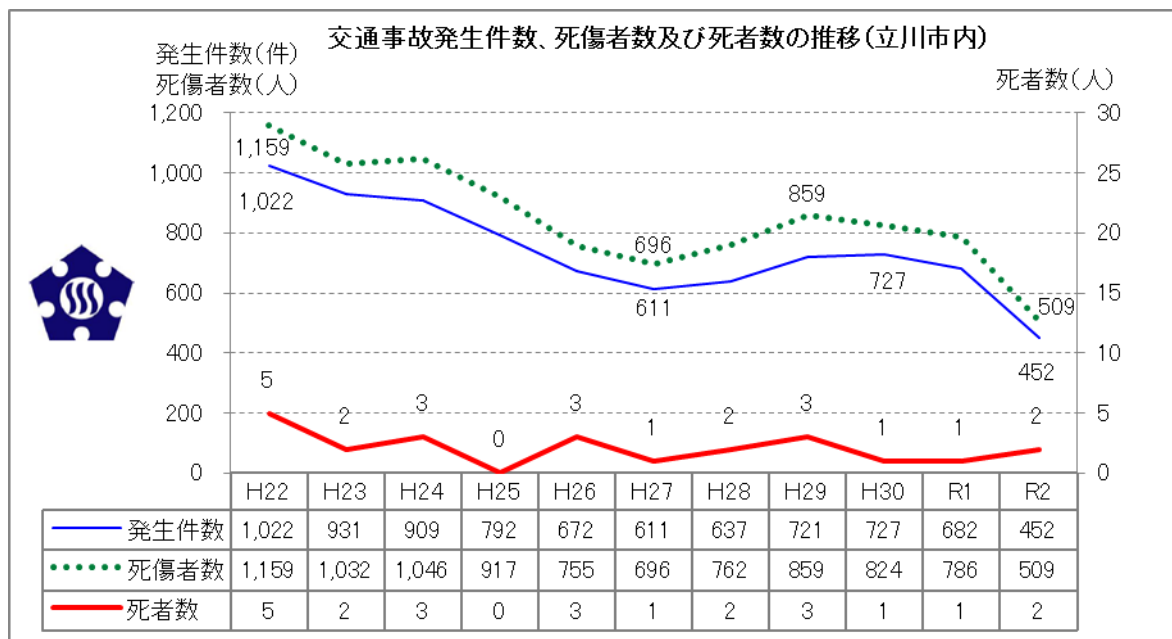
結果として、平成28年から令和2年までの交通事故死者数は、いずれの年も1人～3人の間で推移し、第10次計画の目標において掲げた死者数をゼロとする目標は達成することができませんでした。

* 交通事故死者：本計画においては、特に明記がない限り、24時間死者を指す。

(24時間死者とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した場合(人)をいう。)

立川市の交通事故死者数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	2人	3人	1人	1人	2人



※ 発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの(人身事故)の件数である。

(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

平成28年から令和2年までの各年において、死者数はいずれも「ゼロ」にはなっていませんが、平成30年1月初めから令和元年11月初めまでの約1年10カ月間は死者が発生する事故は発生しませんでした。



第2節 交通情勢等

(1) 人口の推移

立川市の人口*は、平成 27 年の 179,090 人に対し、令和3年には 184,577 人に増加(1.031 倍)していますが、令和7年の 184,839 人*をピークに減少していくことが予測されています。

今後の立川市の人口を年齢層別にみると、全年齢層のうち 65 歳以上の人口の割合は、令和3年の 24.7%に対し、令和7年には 24.9%となり、増加傾向となることが予測されています。

* 立川市の人口：住民基本台帳(各年1月1日現在)による。

* 令和7年の 184,839 人：立川市「第4次長期総合計画後期基本計画策定のための将来人口推計調査」より。

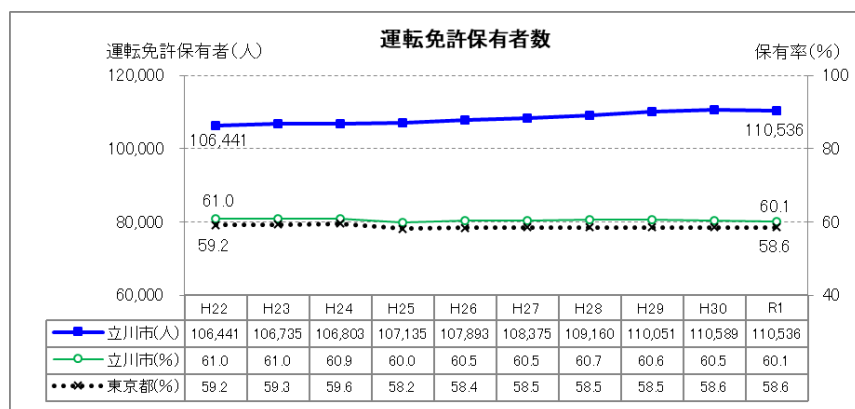
(2) 道路総延長

市内の道路総延長は、平成 27 年の 294km から令和2年は●●km となっています。

(3) 運転免許保有人口

市内の運転免許保有人口は、平成 22 年の 106,441 人から令和元年は 110,536 人に増加しました。

令和元年の立川市の人口に占める保有者の割合は、60.1%(およそ 1.6 人に1人保有)で減少傾向ではありますが、東京都の 58.6%より高くなっています。

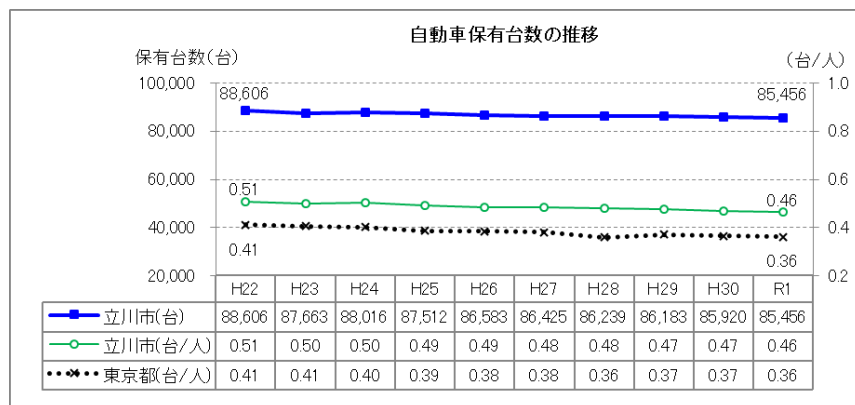


(『警視庁交通年鑑』より作成、各年末)

(4) 自動車保有台数

市内の自動車保有台数は、平成 22 年の 88,606 台から令和元年は 85,456 台に減少しています。

立川市の人口一人当たりの保有台数は年々減少し、令和元年は 0.46(台/人)であり、東京都の 0.36(台/人)より高くなっています。



(『立川市統計年報』より作成、各年3月 31 日現在)

(5) 法令改正等の状況

- ・ 平成 29 年 3 月 12 日から 75 歳以上の運転者は、認知機能が低下した場合に起こしやすい一定の違反行為をしたときに、「臨時認知機能検査」を受けることになるなど、高齢運転者対策が強化されました（道路交通法の改正）。
- ・ 令和元年 6 月 18 日第 2 回昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する係閣僚会議にて「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、未就学児を中心に子供が日常的集団で移動する経路の安全確保や高齢者運転を支える対策の更なる推進等への取組が強化されました。
- ・ 令和元年 12 月 1 日から、運転中の「ながらスマホ」などに対する罰則が強化されました（道路交通法の改正）。
- ・ 令和 2 年 6 月 30 日から妨害運転（「あおり」）に対する罰則が創設されました（道路交通法の改正）。
- ・ 東京都は、令和 2 年 4 月 1 日から、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を義務付けました（「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正）。

第3節 道路交通事故の状況

(1) 交通事故の概況

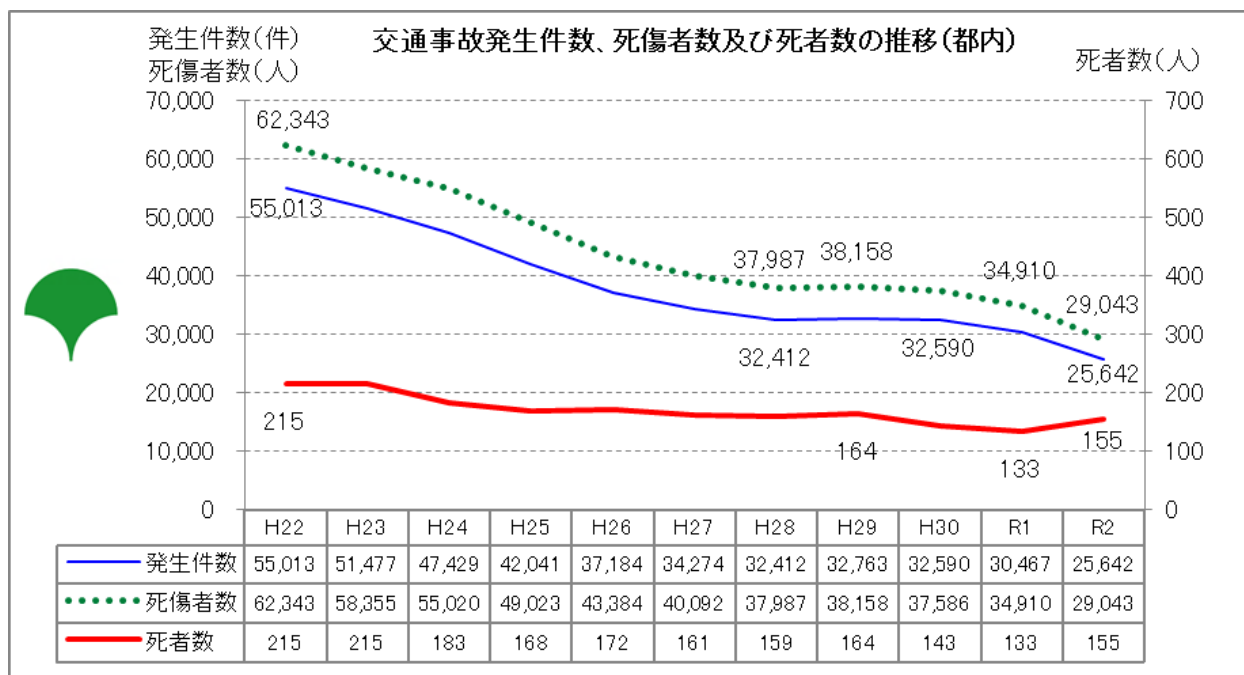
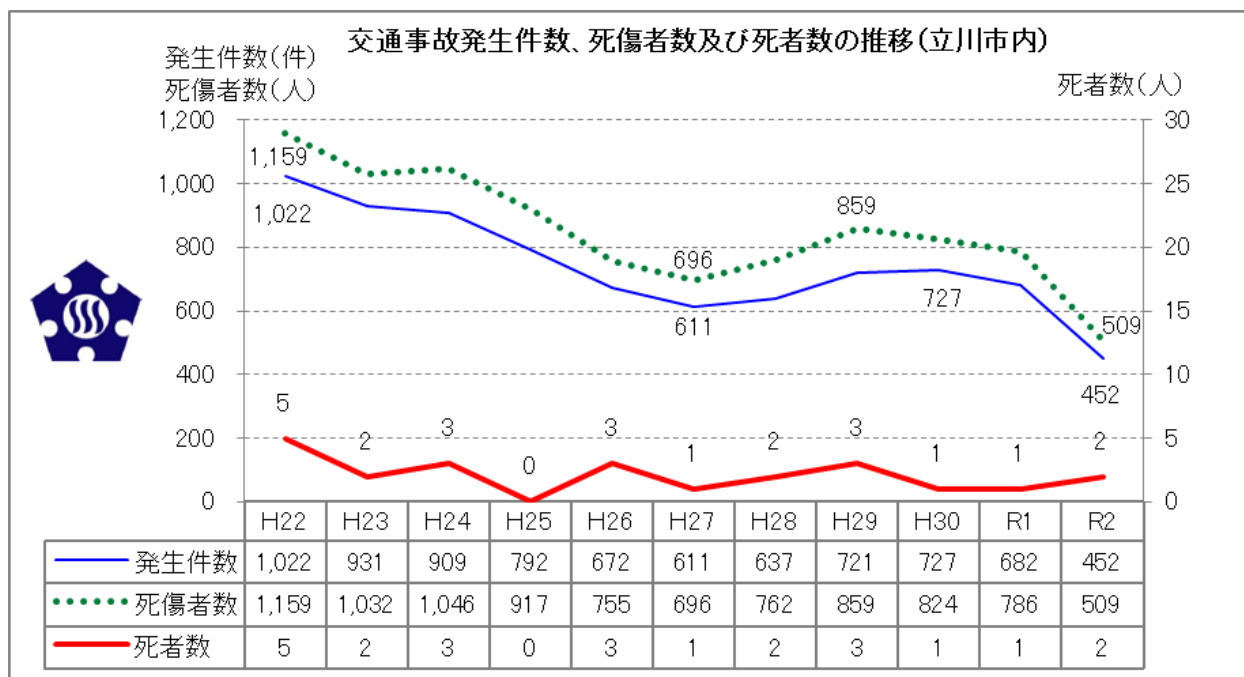
ア 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数

市内における交通事故発生件数は、平成 27 年までは減少傾向にありましたが、一時的な増加を経て、令和元年からは再び減少し、平成 22 年からの 10 年間で 5 割以下に減少しています。

死傷者数は、交通事故発生件数の変動に伴い増加・減少しています。

死者数は、平成 22 年の 5 人から減少しているものの、直近 5 年間は 1～3 人の間で推移しています。

東京都と比較すると、交通事故発生件数と死傷者数は概ね同様の傾向が見られます。



※ 発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの(人身事故)の件数である。列車事故も含む。

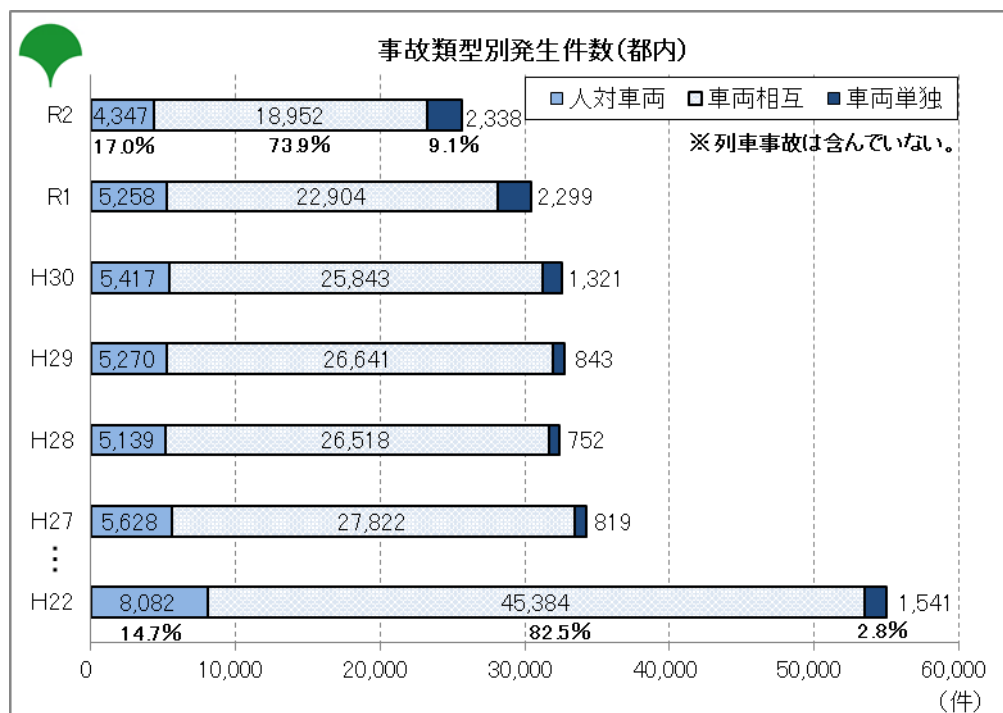
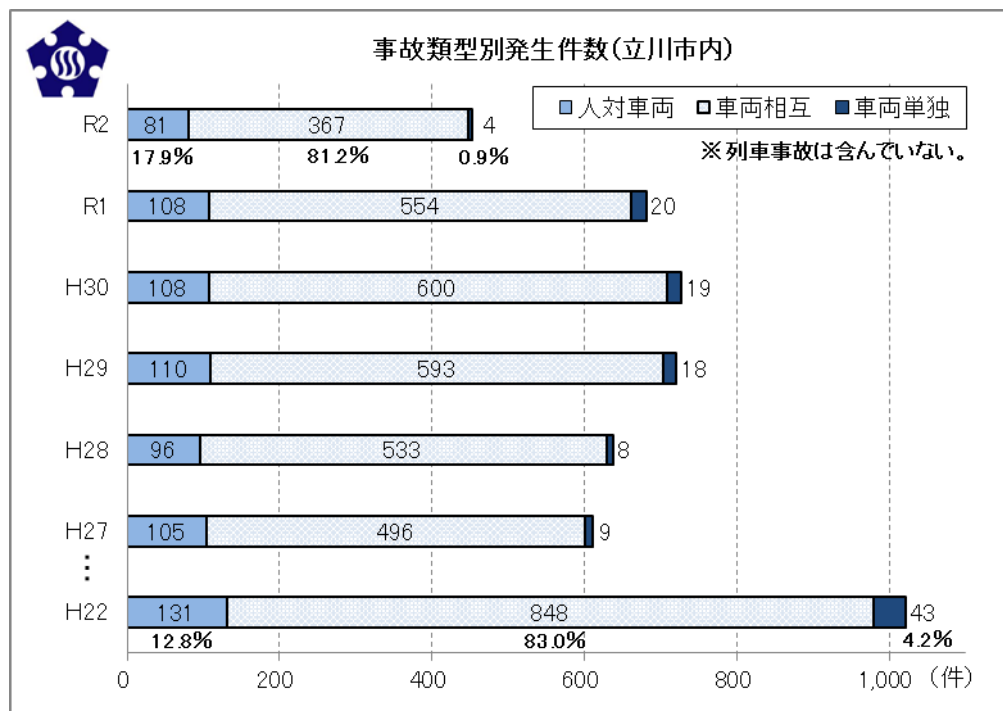
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

イ 事故類型別発生件数

市内における事故類型別発生件数は、平成 22 年と平成 27 年から令和2年まで、いずれの年も車両相互による事故が最も多く発生し、次いで人対車両の事故が多く発生しています。

事故類型別の割合は、平成 22 年と令和2年を比較すると、人対車両の割合が増加し(平成 22 年: 12.8%、令和2年: 17.9%)、車両相互と車両単独の割合は減少しています。

東京都と比較すると、人対車両と車両相互は立川市と同様の現象が見られますが、東京都では近年車両単独による事故が増加しています。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

ウ 令和2年の交通事故発生件数に関する他市との比較

令和2年における多摩 26 市の交通事故発生件数を比較すると、立川市は、八王子市と町田市に次いでワースト3位です。

また、人口 10 万人あたりの事故件数はワースト5位であり、立川市は 26 市の中でも交通事故が多いことがわかります。

件数 順位	市名	交通事故 件数(件)	10万人 あたり 件数順位	市名	人口10万人 あたりの 事故件数(件)	交通事故 件数(件)	人口(人)
1	八王子市	1,154	1	武蔵村山市	398.5	287	72,023
2	町田市	666	2	昭島市	374.3	425	113,552
3	立川市	452	3	東大和市	318.8	272	85,317
4	日野市	426	4	国立市	255.3	195	76,371
5	昭島市	425	5	立川市	244.9	452	184,577
6	調布市	391	6	福生市	236.7	135	57,024
7	三鷹市	332	7	青梅市	233.8	309	132,145
8	青梅市	309	8	日野市	227.8	426	187,027
9	武蔵村山市	287	9	八王子市	205.4	1,154	561,828
10	府中市	285	10	あきる野市	204.4	164	80,221
11	西東京市	284	11	稲城市	192.9	178	92,262
12	東大和市	272	12	三鷹市	174.6	332	190,126
13	小平市	259	13	羽村市	166.3	91	54,725
14	多摩市	245	14	東久留米市	165.8	194	117,007
15	東村山市	218	15	多摩市	165.0	245	148,479
16	武蔵野市	206	16	調布市	164.4	391	237,815
17	国立市	195	17	町田市	155.2	666	429,152
18	東久留米市	194	18	東村山市	143.8	218	151,575
19	稲城市	178	19	武蔵野市	139.5	206	147,643
20	あきる野市	164	20	西東京市	137.8	284	206,047
21	国分寺市	158	21	小平市	132.5	259	195,543
22	小金井市	154	22	国分寺市	124.5	158	126,862
23	福生市	135	23	小金井市	124.4	154	123,828
24	清瀬市	91	24	清瀬市	121.5	91	74,905
	羽村市	91	25	府中市	109.5	285	260,255
26	狛江市	77	26	狛江市	92.5	77	83,268
	26市合計	7,648		26市平均・合計	182.5	7,648	4,189,577

(「住民基本台帳による世帯と人口(令和3年1月1日現在)」及び『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(2) 事故発生状況

ア 当事者別発生件数

立川市の当事者別発生件数をみると、第1当事者(1当)*と第2当事者(2当)*の合計発生件数は、東京都と同様に、自動車が最も多く、次いで自転車が多くなっています。また、立川市は東京都とは異なり、二輪車よりも歩行者の事故が多く発生しています。

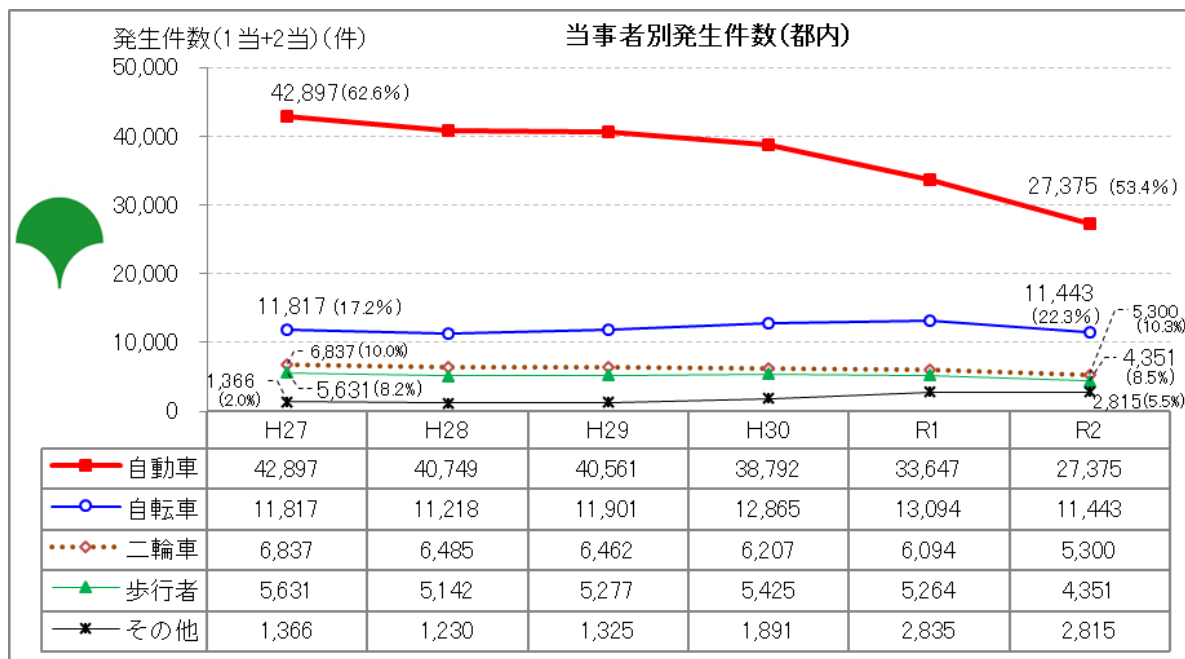
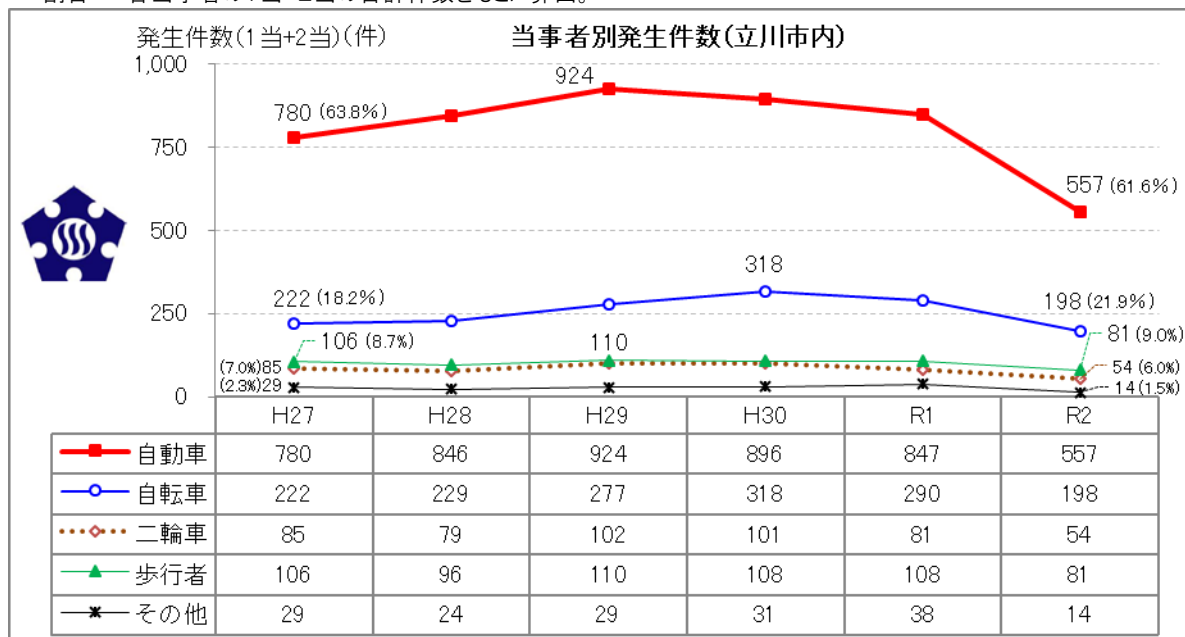
令和2年の立川市の自動車の割合*は平成27年と比べて減少しているものの(平成27年:63.8%→令和2年:61.6%)、自転車の割合*は増加しています(平成27年:18.2%→令和2年:21.9%)。

令和2年は、自動車の割合が東京都よりも高く、自転車と歩行者の割合は東京都と同程度です。

* 第1当事者(1当)：過失(違反)がより重いか又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

* 第2当事者(2当)：過失(違反)がより軽いか又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

* 割合：各当事者の1当+2当の合計件数をもとに算出。



※ 「自動車」は乗用車及び貨物車の合計で、「二輪車」は自動二輪と原付自転車の合計である。

※ 「その他」は特殊車、対象外当事者や物件等を含む。

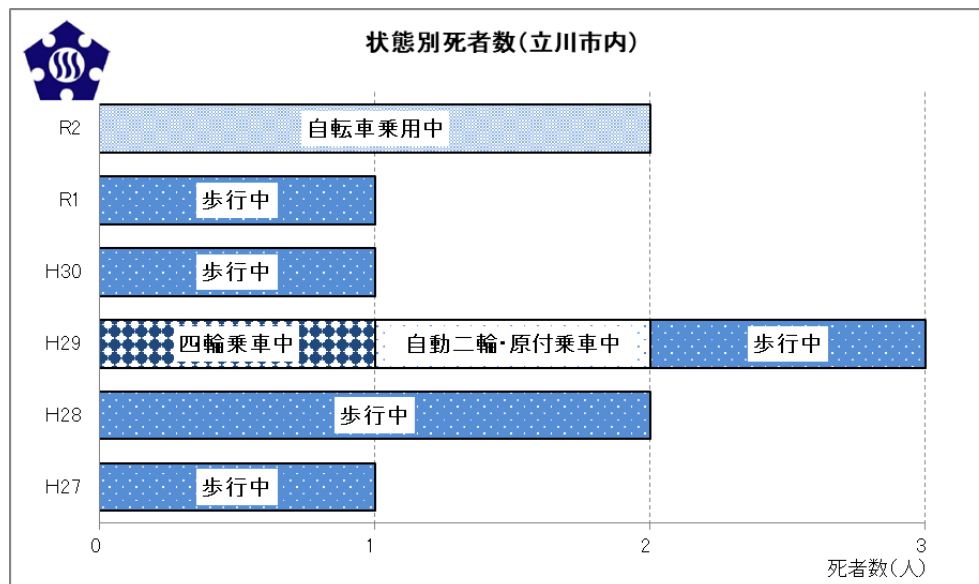
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

イ 状態別死傷者数

(ア) 死者数

立川市の交通事故死者数を、四輪車、二輪車(原動機付き自転車を含む)、自転車及び歩行中の状態別でみると、平成 27 年以降の死者 10 人のうち、歩行中の死者が最も多く6人となっています。

令和2年の死者 2 人は、ともに自転車乗用中でした。

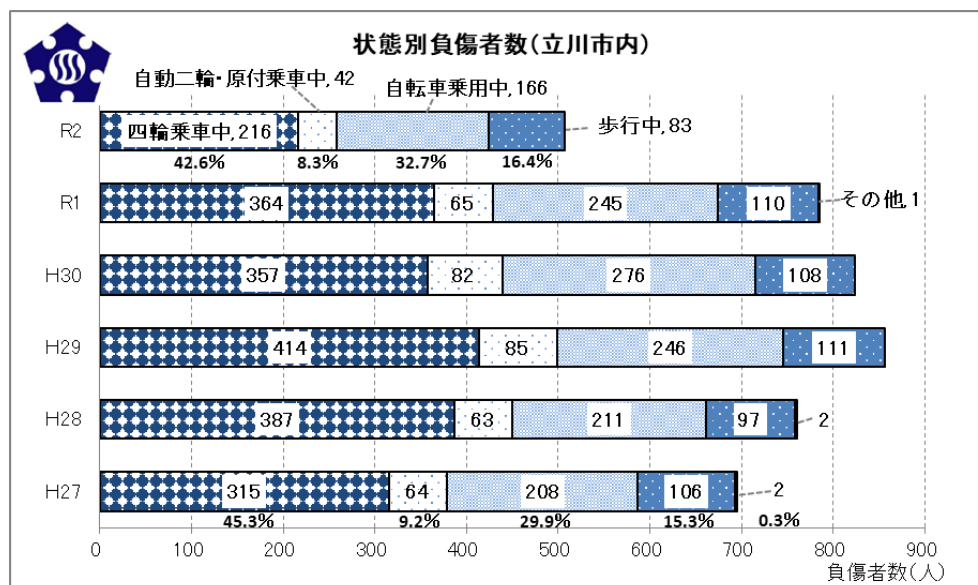


(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(イ) 負傷者数

立川市の交通事故負傷者数を、四輪車、二輪車(原動機付き自転車を含む)、自転車及び歩行中の状態別でみると、いずれの年においても四輪乗車中が最も多く、次いで自転車乗用中が多くなっています。

平成 27 年と令和2年を比べると、負傷者に占める自転車乗用中と歩行中での割合が増えています。(自転車乗用中:29.9%(平成 27 年)→32.7%(令和2年)。歩行中:15.3%(平成 27 年)→16.4%(令和2年))

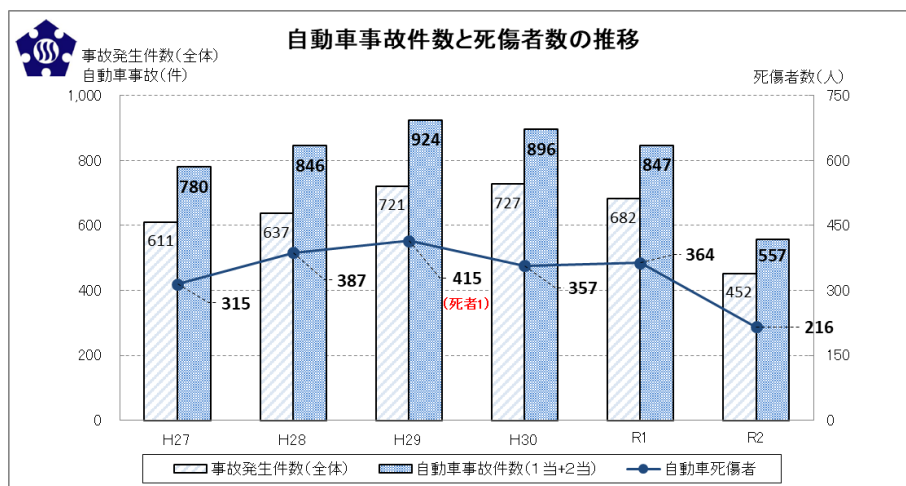


(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

ウ 自動車(乗用車と貨物車)の交通事故の状況

市内における自動車(乗用車と貨物車)が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成27年の780件から平成29年まで増加し、その後減少して令和2年は557件でした。

死傷者数は平成27年の315人から、事故件数に伴って推移し、令和2年は216人に減少しました。なお、自動車乗車中の死者は平成29年の1人のみです。



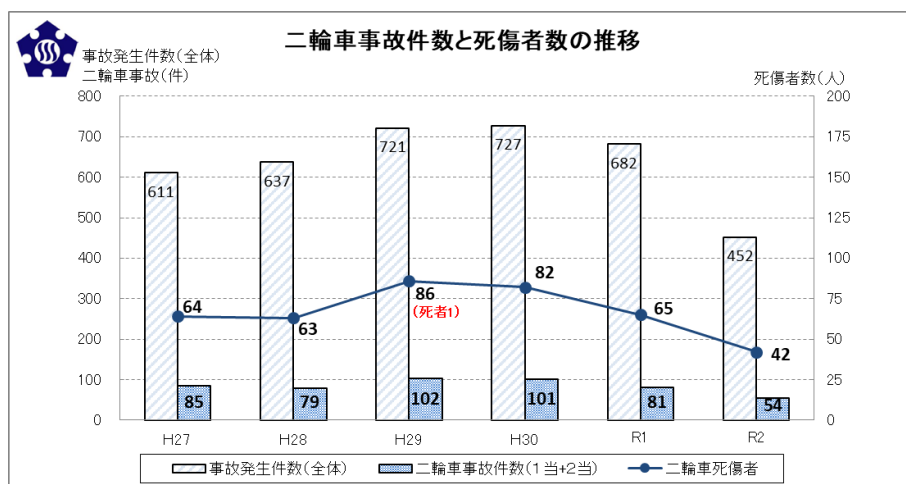
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

エ 二輪車(自動二輪と原動機付自転車)の交通事故の状況

市内における二輪車(自動二輪と原動機付自転車)が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成27年の85件から一時的な増加を経て、令和2年は54件に減少しました。

死傷者数は平成27年の64人から、事故件数に伴って推移し、令和2年は42人に減少しました。

なお、二輪車乗車中の死者は平成29年の1人のみです。

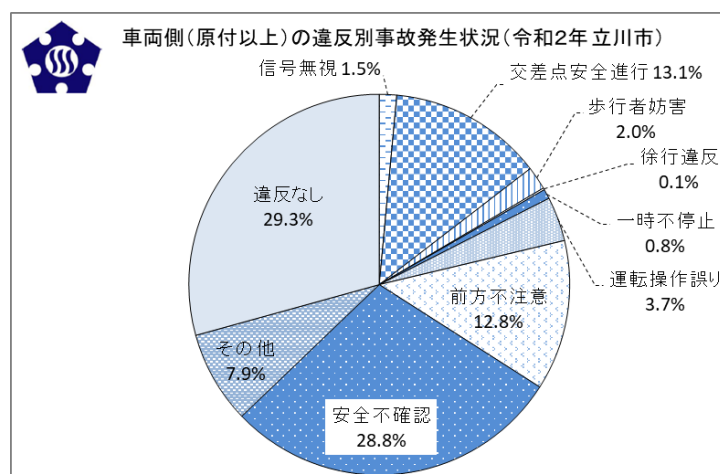


(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

オ 車両側(原付以上)の違反別事故発生状況

令和2年の市内における自動車(乗用車と貨物車)と二輪車(自動二輪と原動機付自転車)の違反をみると、安全不確認が28.8%で最も多く、次いで交差点安全進行が13.1%、前方不注意が12.8%となっています。

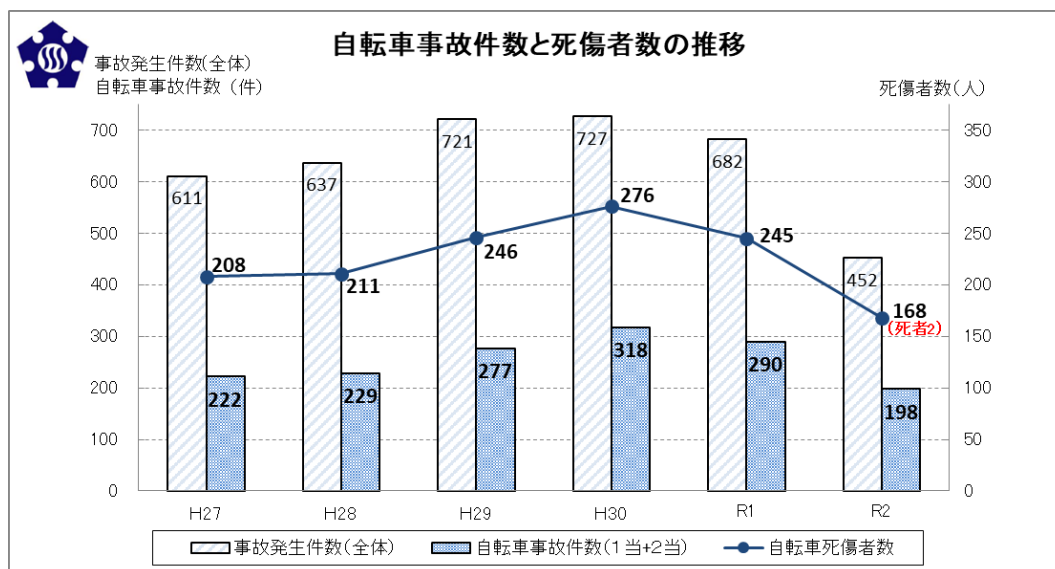
違反があった場合を合計すると、7割を超えています。



(警視庁の統計より作成)

カ 自転車の交通事故の状況

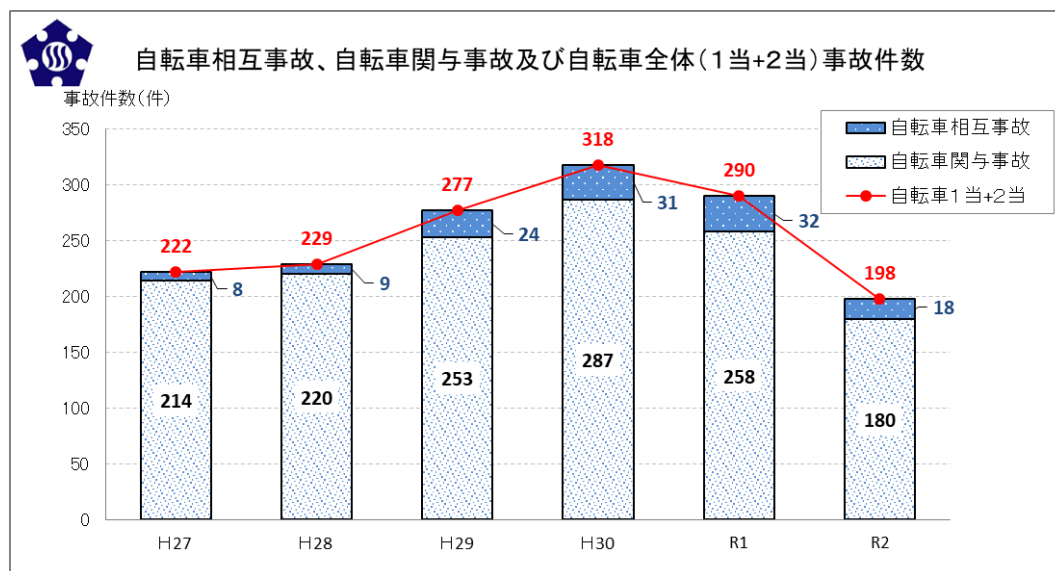
市内における自転車が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成 27 年の 222 件から、平成 30 年には 318 件まで増加し、その後は減少して令和2年は 198 件となりました。死傷者数は平成 27 年の 208 人から、事故件数に伴って推移し、令和2年は 168 人となっています。なお、令和2年には自転車乗用中に 2 人の方が亡くなっています。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

自転車の事故では、自転車相互事故(自転車同士の事故)も発生しており、立川市内では、平成 27 年には 8 件でしたが、令和 2 年は 18 件に増加しています。なお、平成 29 年以降は、自転車事故のうち約 1 割を自転車相互事故(自転車同士の事故)が占めています。

自転車相互事故を 1 件として計上した、自転車関与事故件数は、令和2年は 180 件となっています。

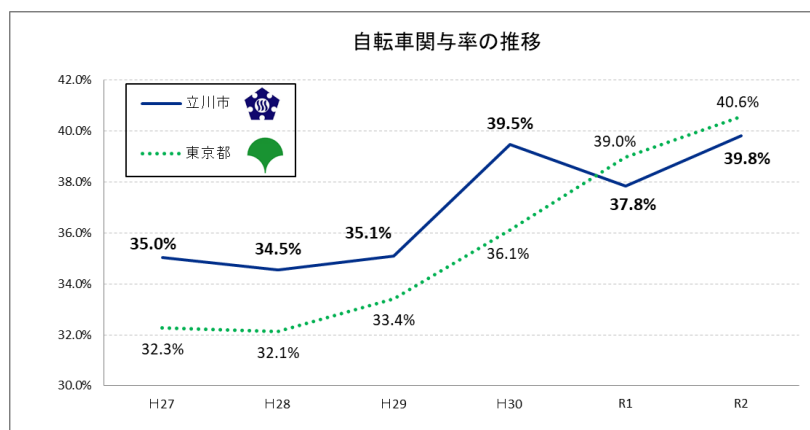


※自転車の関与事故件数とは、自転車乗用者が第1当事者または第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上している。

(『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成)

自転車関与事故が、全事故に占める割合(自転車関与率)は、令和2年中で 39.8%となっており、増加傾向にあります。

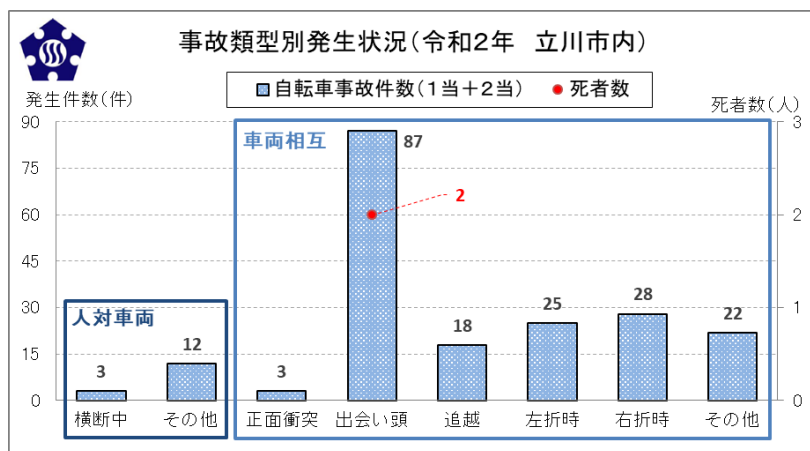
平成 30 年までは立川市の自転車関与率の方が東京都よりも高くなっていましたが、令和元年以降は、東京都の方が 1%程度高くなっています。



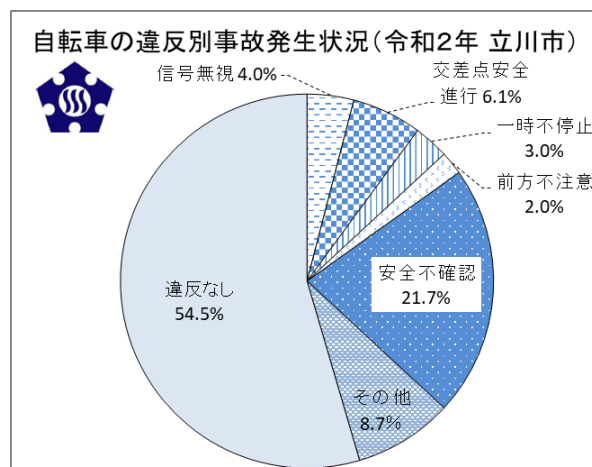
※自転車関与事故件数から算出。(警視庁の統計より作成)

令和2年の立川市内の自転車事故を事故類型別でみると、「車両相互」の「出会い頭」の事故が最も多い 87 件で、令和2年の立川市内の死者2人とともが「車両相互」の「出会い頭」で亡くなっています。

また、令和2年の自転車第1当事者または第2当事者として発生した事故のうち、自転車側の違反をみると、安全不確認が 21.7%で最も多く、次いで交差点安全進行違反が 6.1%、信号無視が 4.0%となっています。また、自転車に違反が無かったのは 54.5%であるため、約半数は自転車側に違反があったことになります。



(立川警察署の統計より作成)

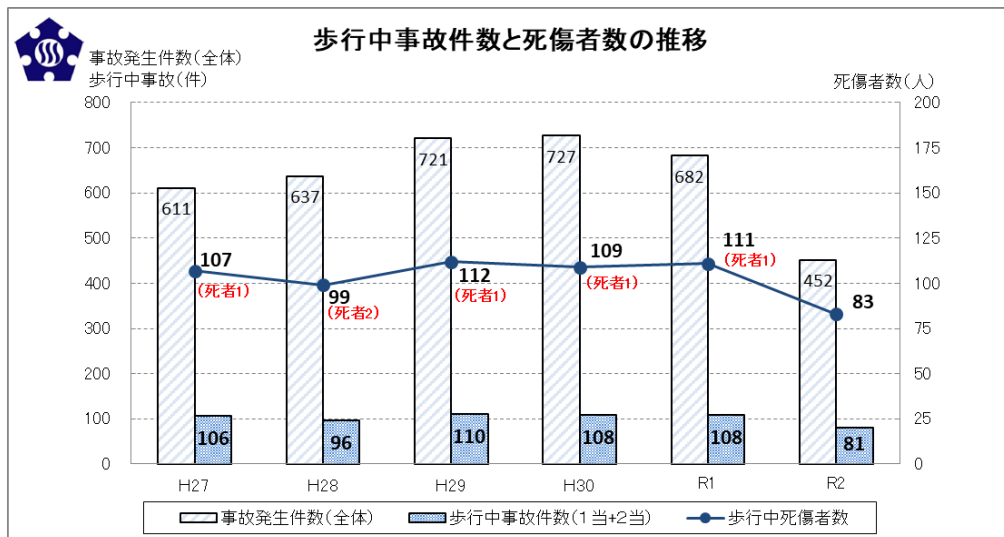


(警視庁の統計より作成)

キ 歩行中の交通事故の状況

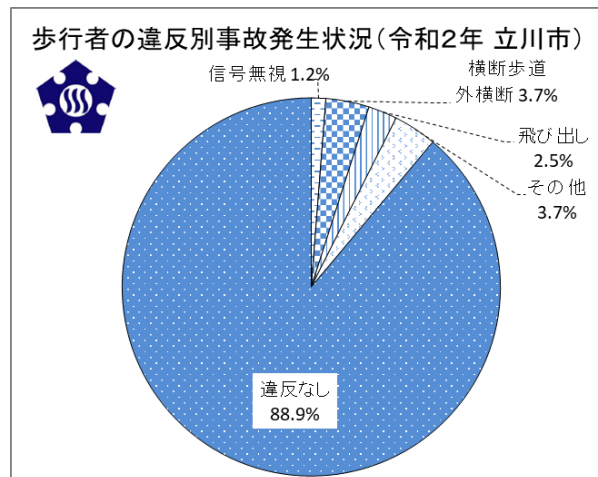
市内における歩行者が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成27年の106件からほぼ横ばいでしたが、令和2年は81件となりました。

死傷者数は平成27年の107人から、事故件数に伴って推移し、令和2年は83人となっています。



なお、令和2年以外、毎年1人または2人の方が歩行中に亡くなっています。(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

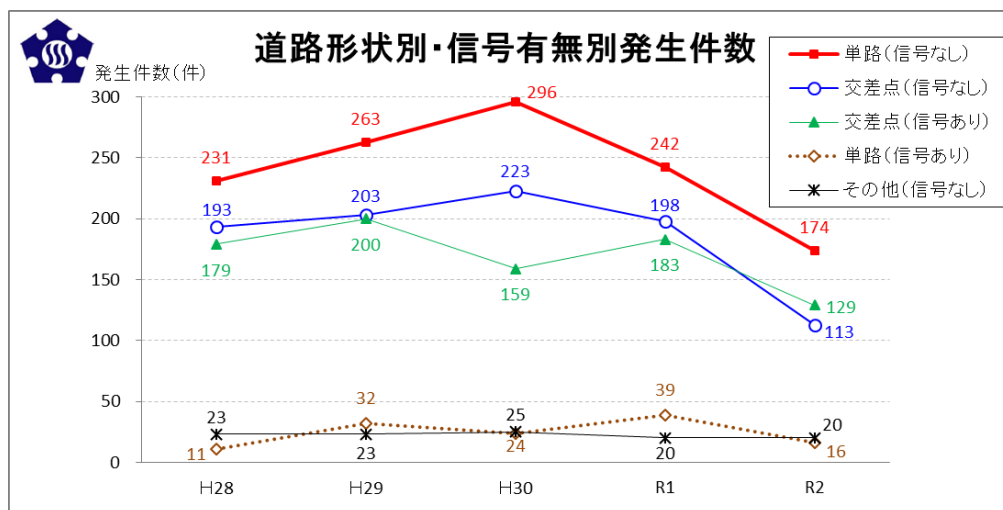
歩行者が第1当事者または第2当事者として発生した、令和2年の事故では、歩行者側に違反が無い場合がほとんどですが、信号無視、横断歩道外横断や飛び出しなど、歩行者側にも原因がある事故も発生しています(約1割)。



(警視庁の統計より作成)

ク 道路形状別・信号有無別発生状況

市内における道路形状別・信号有無別の発生件数は、平成28年以降、信号のない単路での事故が最も多く、次いで信号のない交差点と信号のある交差点での事故が多く発生しています。



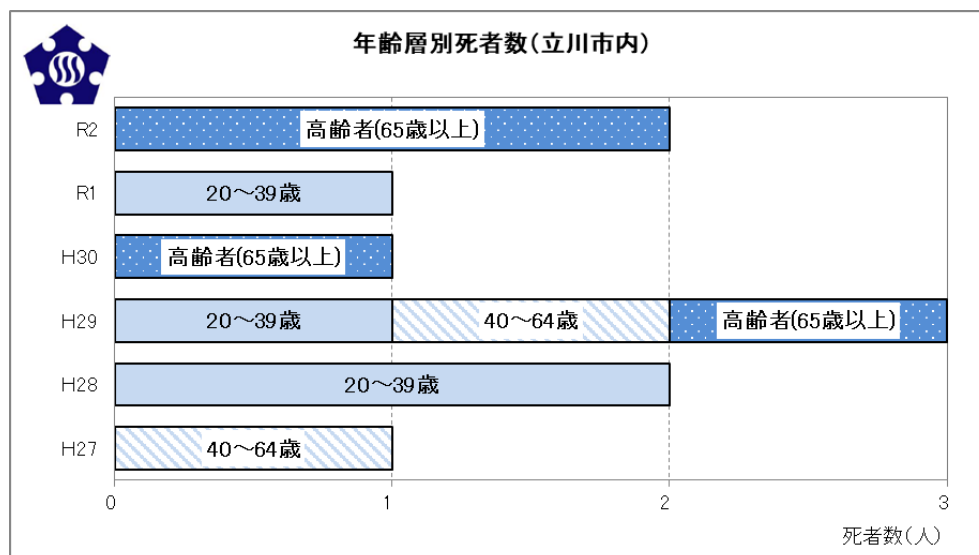
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(3) 年齢層別事故発生状況

ア 年齢層別死傷者数

(ア) 死者数

立川市の交通事故死者数を年齢層別でみると、平成 27 年以降の死者 10 人のうち、20 歳～39 歳までが 4 人、40 歳～64 歳までが 2 人、65 歳以上の高齢者が 4 人でした。

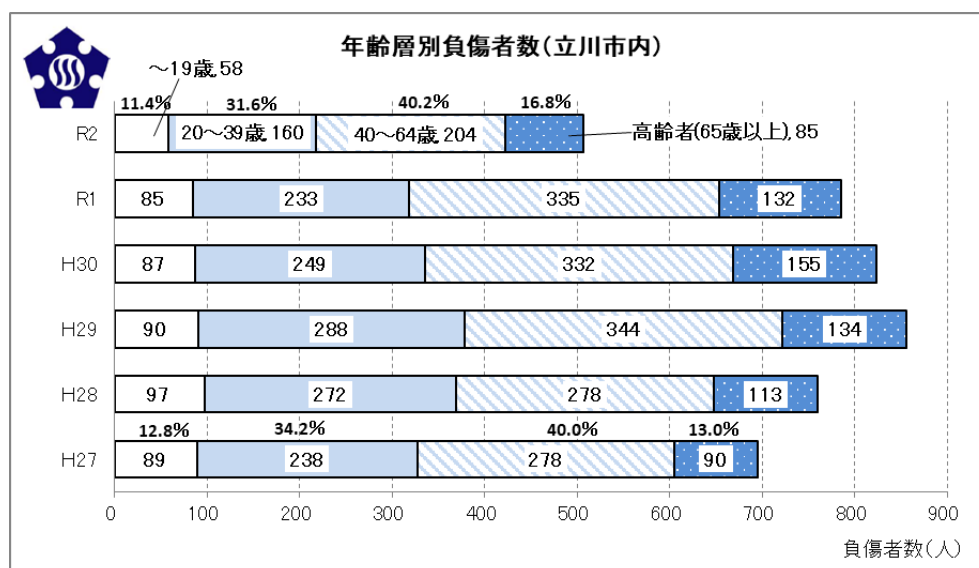


(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(イ) 負傷者数

立川市の交通事故負傷者数を年齢層別でみると、平成 27 年から令和2年までいずれの年においても、40 歳～64 歳までが最も多く、次に 20 歳～39 歳、65 歳以上の高齢者、～19 歳までとなっています。

平成 27 年と令和2年を比べると、負傷者に占める 65 歳以上の高齢者の割合が増加しています(平成 27 年:13.0%→令和2年:16.8%)。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

イ 年齢層別状態別の死傷者数と割合

令和2年の市内における事故の年齢層別状態別の死傷者数をみると、死傷者数の最も多い年齢層は40～49歳で合計102人、次に高齢者(65歳以上)と30歳～39歳でそれぞれ合計87人です。

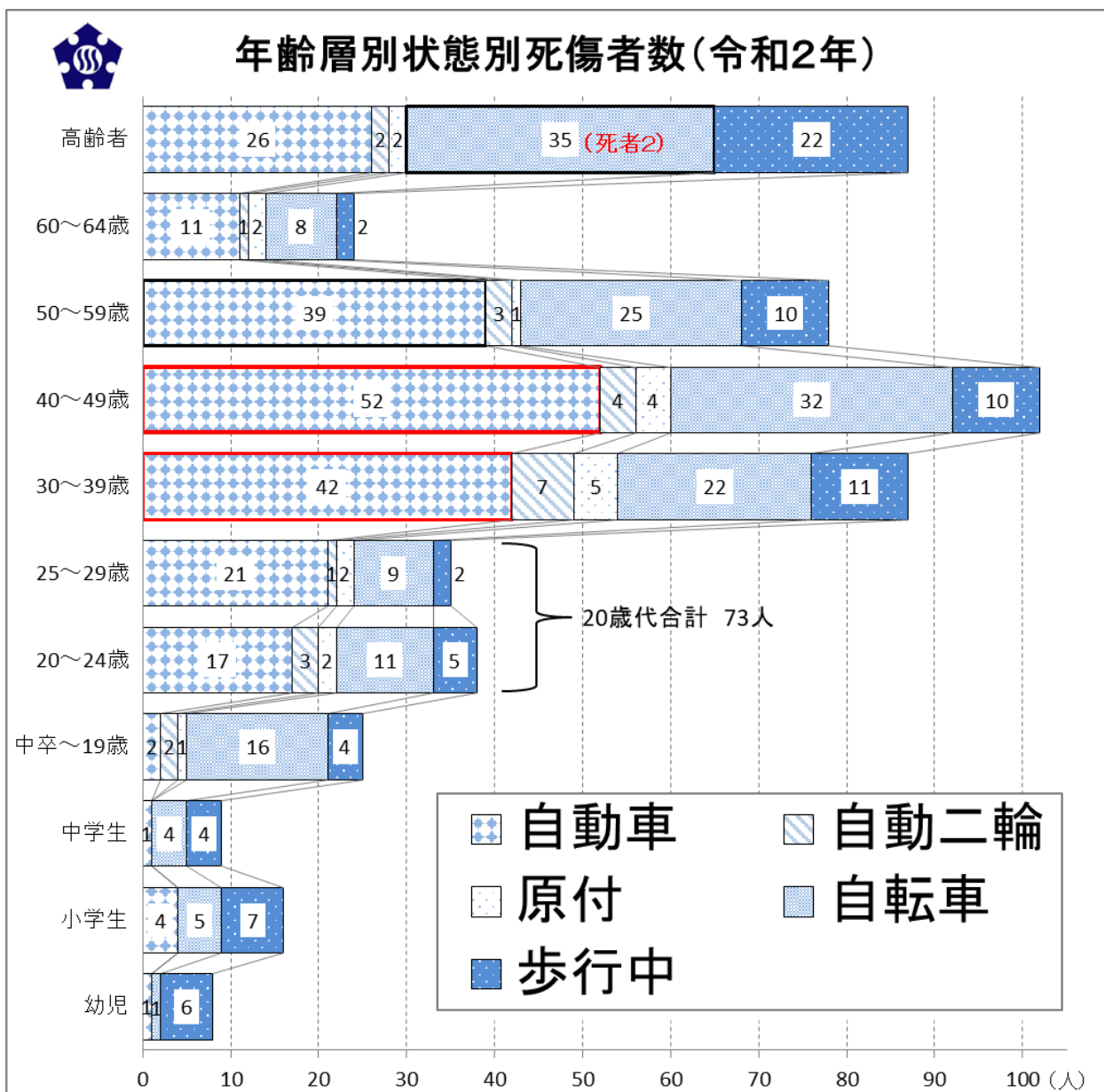
死傷者数が最も多い状態は、40～49歳の自動車で52人となっています。次いで、30歳～39歳の自動車で42人、50～59歳の自動車で39人、高齢者(65歳以上)の自転車で35人と続きます。

幼児から中学生までは、他の年齢層に比べて死傷者数は少ないものの、歩行中または自転車乗用中の事故が大部分を占めており、年齢が上がるに従い自転車乗用中の事故割合が高くなっています。

中学卒業後から19歳までは、中学生までに比べて死傷者数が多くなり、自転車乗用中の事故が約6割を占めています。

20歳から64歳までは、自動車乗車中の事故が最も多くなっていますが、自転車乗用中の事故も3割程度を占めています。

高齢者(65歳以上)の事故は、自転車乗用中の事故が最も多く4割を占めています。また、歩行中の事故も多く、死傷者のうち四分の一を占めています。

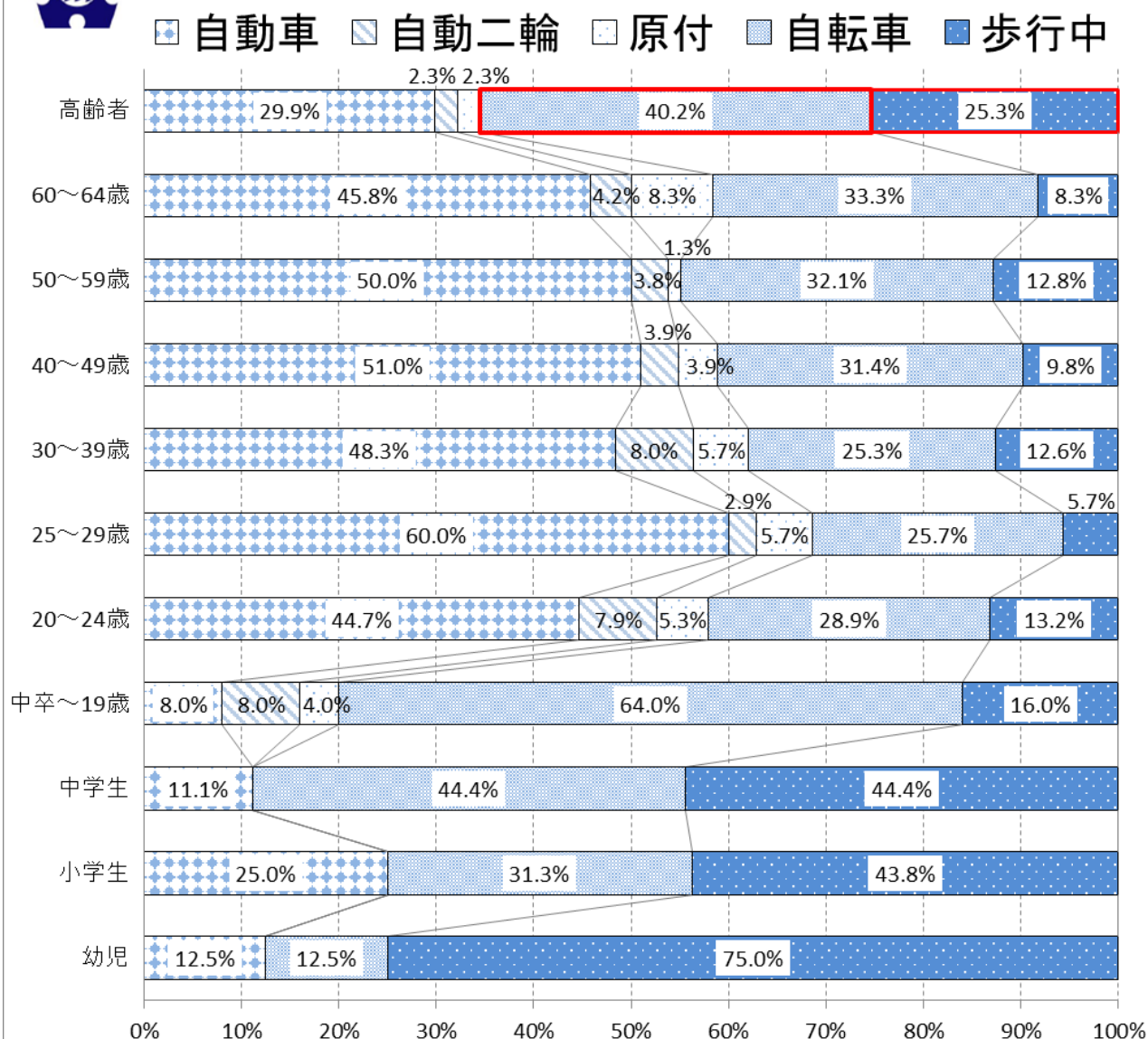


※中卒～19歳:中卒(中学校卒業後)から19歳まで。

(立川警察署の統計より作成)



年齢層別状態別死傷者数の割合（令和2年）



※中卒～19歳：中卒（中学校卒業後）から19歳まで。

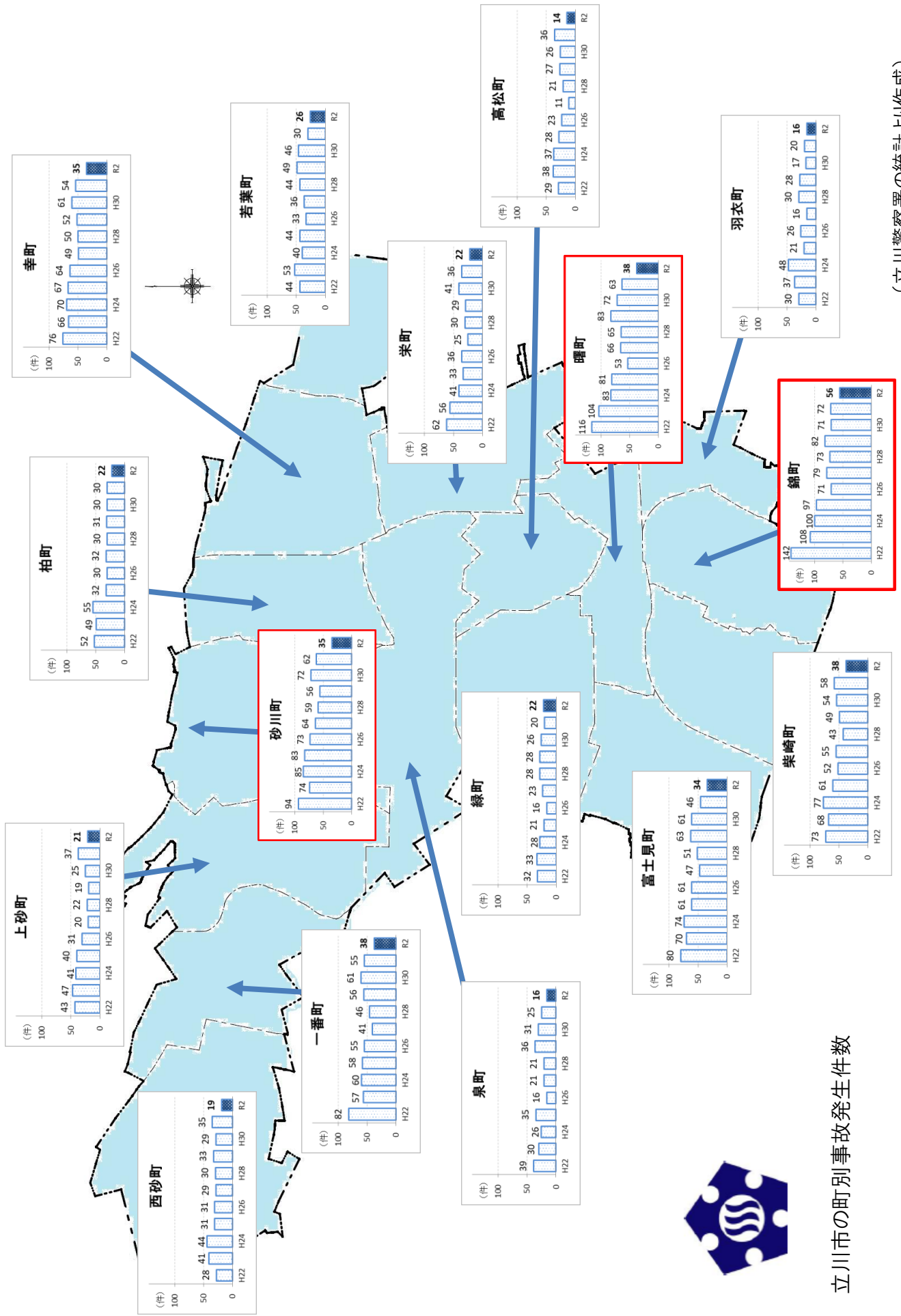
※割合は、各状態の死傷者数を各年齢の死傷者数の合計より算出しており、端数処理の結果100%になっていない場合もある。

（立川警察署の統計より作成）

（4）町別事故発生件数

平成22年以降の立川市の町別事故発生件数をみると、錦町、曙町、砂川町などで事故発生件数が多くなっています（平成22年から令和2年までの事故発生件数の合計は、錦町951件、曙町824件、砂川町757件）。

立川市の全事故件数減少に伴い、長期的な推移をみると概ねどの町でも減少傾向にあります（次頁参照）。



(5) 路線別事故発生件数と割合

令和2年の立川警察署管内における*路線別事故発生件数及び割合をみると、主に幹線道路が多い都道で175件、27.0%、生活道路が多い市道で385件、59.3%となっています。

生活道路が多い市道で約6割の事故が発生しているということは、自宅近くなど市民の身近な場所で事故は起きています。

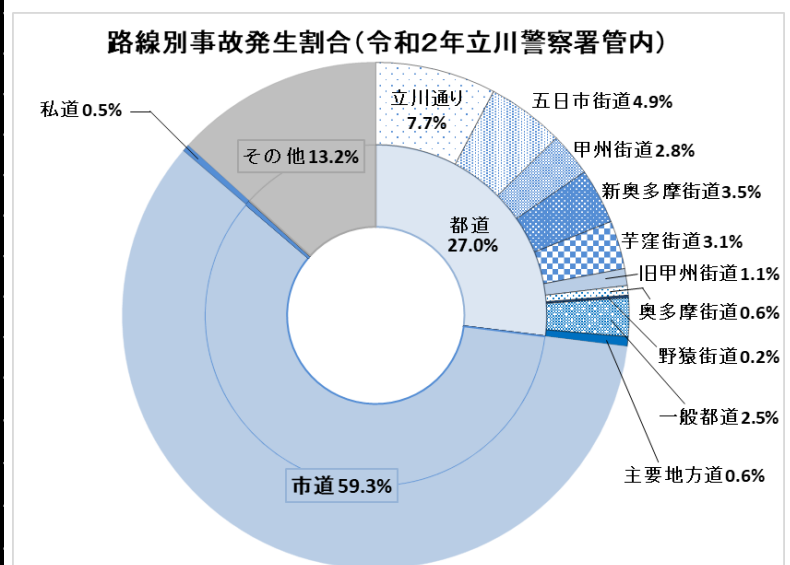
なお、個別の路線では立川通りが50件、7.7%で最も多く、次に五日市街道で32件、4.9%となっています。

*立川警察署管内：立川市(上砂町6～7丁目を除く)と国立市



管理区分	路線名	発生件数 (件)	割合 (%)
都道		175	27.0%
	立川通り	50	7.7%
	五日市街道	32	4.9%
	甲州街道	18	2.8%
	新奥多摩街道	23	3.5%
	芋窪街道	20	3.1%
	旧甲州街道	7	1.1%
	奥多摩街道	4	0.6%
	野猿街道	1	0.2%
	一般都道	16	2.5%
	主要地方道	4	0.6%
市道		385	59.3%
私道		3	0.5%
その他		86	13.2%
合計		649	100.0%

※私道には農(免)道を含む



(立川警察署の統計より作成)

第4節 交通事故発生状況の評価

(1) 交通事故の概況

市内における交通事故発生件数は、一時的な増加はあるものの減少傾向にあり、平成 22 年からの 10 年間で 5 割以下に減少しています。

死傷者数も、交通事故発生件数の変動に伴い増加はあるものの減少傾向にあります(5頁参照)。

市内の事故類型別発生件数は、車両相互事故が最も多く発生していますが、近年は、人対車両の事故の割合が増加しています(6頁参照)。

また、令和2年における多摩 26 市の交通事故発生件数を比較すると、立川市はワースト3位、人口 10 万人あたりの事故件数もワースト5位であり、交通事故が多いことがわかります(7頁参照)。

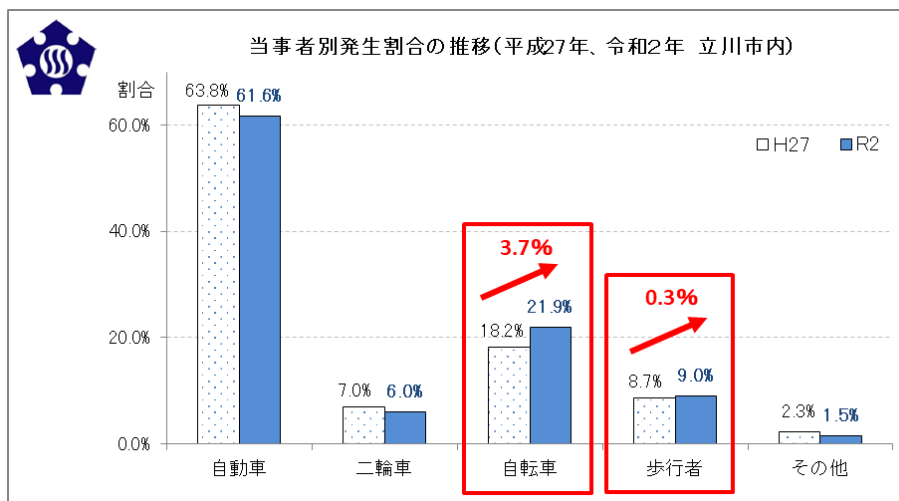
(2) 事故発生状況

(ア) 当事者別発生件数・割合(8頁)

市内の当事者別発生件数をみると、第1当事者(1当)と第2当事者(2当)の合計発生件数は、自動車が多く、次いで自転車が多くなっています。

当事者別発生割合*は、平成 27 年に比べて自転車で約 4%増加、歩行者で微増しています。

*当事者別発生割合：第1当事者(1当)と第2当事者(2当)の合計発生件数を、市内全事故件数で割って算出

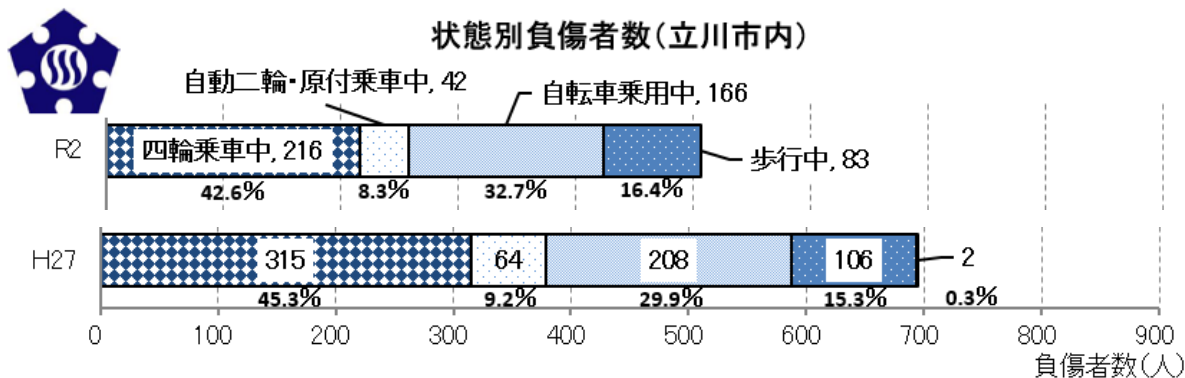


(8頁グラフをもとに作成)(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(イ) 状態別死傷者数(9頁)

平成 27 年以降の交通事故死者 10 人のうち、当事者別発生割合が増加している自転車乗用中は2 人、歩行中は6人でした。

負傷者の割合は、自転車乗用中で約3%、歩行中で約1%増加しています。



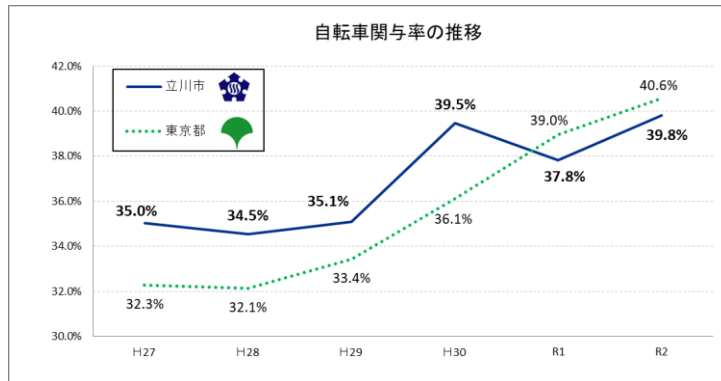
(9頁グラフ抜粋)

(ウ) 自転車の交通事故の状況(11～12 頁)

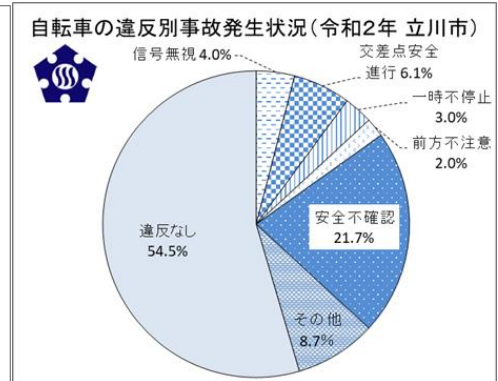
市内の自転車関与率は、直近2年は東京都よりも低くなりましたが、平成 27 年以降は増加傾向にあります。

事故類型別発生状況では「車両相互の出合頭」が最も多く、令和2年は2人の方が亡くなっています。

自転車乗用中の事故では、自転車側にも過失(違反)がある場合もあり、令和2年は約半数で自転車の違反がありました(12 頁)。



(12 頁グラフ再掲)



(12 頁グラフ再掲)

(エ) 歩行中の交通事故の状況

平成 27 年以降の交通事故死者 10 人のうち、歩行中は6人と半数以上を占めています。

歩行中の事故では、ほとんどの場合に歩行者側には過失(違反)はありませんが、令和2年は1割程度歩行者側にも違反がありました(13 頁)。

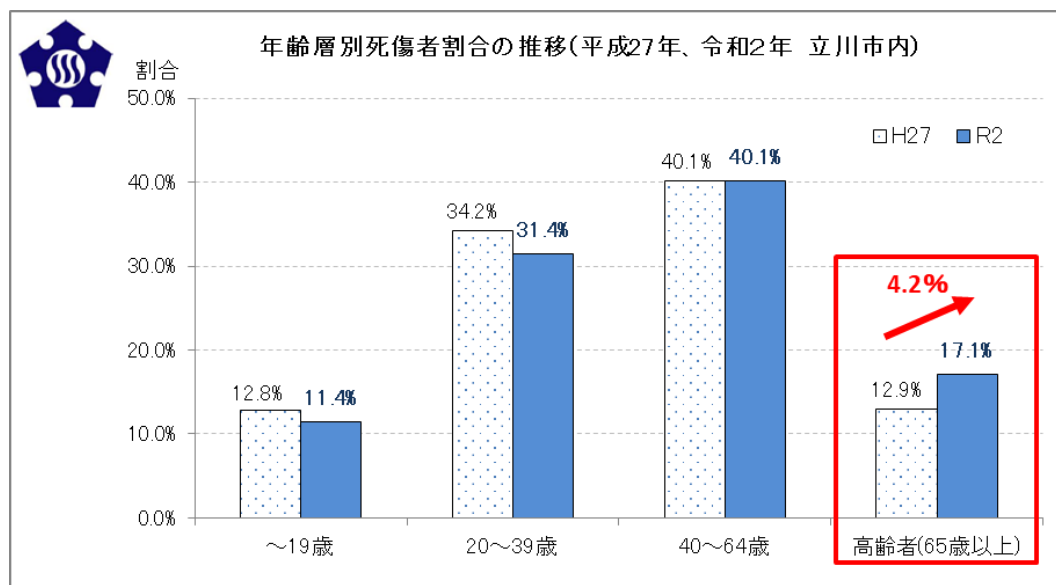
(3) 年齢層別発生状況(14～16 頁)

市内の年齢層別発生状況をみると、平成 27 年以降 20 歳から 39 歳と 65 歳以上の高齢者でそれぞれ 4 人が亡くなっています(14 頁)。

年齢層別の死傷者数(死者と負傷者の合計)は、40 歳から 64 歳が最多です(14 頁)。

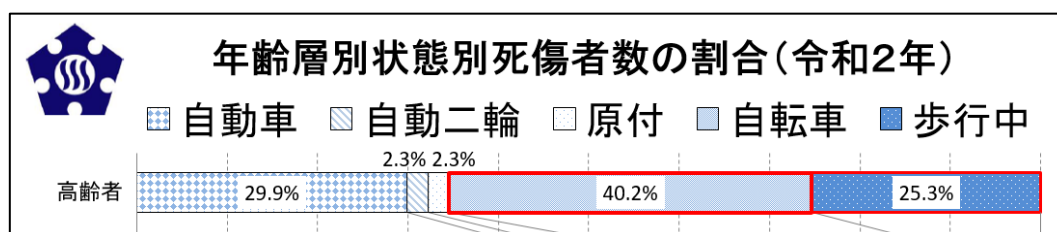
年齢層別死傷者割合*は、平成 27 年に比べて 65 歳以上の高齢者で約 4%増加しています。

*年齢層別死傷者割合：各層の死傷者数を、市内死傷者数の合計で割って算出



(14 頁グラフをもとに作成)(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

また、65 歳以上の高齢者の状態別死傷者数の割合は、自転車乗用中が最も多くなっています(16 頁)。



(16 頁グラフ抜粋)

(4) 町別事故発生件数

平成 22 年以降の立川市の町別事故発生件数をみると、錦町、曙町、砂川町などで事故発生件数が多くなっていますが、立川市の全事故件数減少に伴い、長期的な推移をみると概ねどの町でも減少傾向にあります(17 頁)。

(5) 路線別事故発生状況

令和2年の立川警察署管内における路線別事故発生状況は、主に幹線道路が多い都道で 27.0%、生活道路が多い市道で 59.3%であり、自宅近くなど市民の身近な場所で事故は起きています。(18 頁)。

第1節 立川市内での交通安全対策の実施状況

(1) 交通安全意識の啓発(啓発教育の推進)

交通安全を実現するためには、一人ひとりが交通安全意識を高く保つ必要があります。

立川市では、交通安全に必要な知識を身につけるための教育機会を提供するため、次の取り組みを実施しています。

(ア)交通安全キャンペーン・交通安全市民のつどい(対象:全年齢層)

立川市では、立川警察署、立川国立地区交通安全協会と連携し、交通安全意識の向上等を図るために、春の全国交通安全運動時に「交通安全キャンペーン」を、秋の全国交通安全運動時に「交通安全市民のつどい」を開催しています。

「交通安全キャンペーン」と「交通安全市民のつどい」では、声優やアナウンサーなどのゲストを呼び、警察署員とピーポくんとの交通安全講話や交通安全に役立つ啓発グッズの配布などを行っています。

実績

	回数
平成28年度	各 1 回
平成29年度	各 1 回
平成30年度	各 1 回
平成31年度	各 1 回
令和2年度	各 0 回
合計	各 4 回



(イ)交通安全講習会(対象:全年齢層)

立川国立地区交通安全協会は、立川警察署と連携し、交通安全意識の向上等を図るために、春と秋の全国交通安全運動前に、交通安全講習会を開催しています。

講習会では、交通安全に関する DVD 上映と、警察署員の講話などを行っています。

実績

	回数	参加者数
平成28年度	18	775
平成29年度	18	741
平成30年度	9	374
平成31年度	18	736
令和2年度	0	0
合計	63	2,626

(ウ)いきいきたちかわ出前講座(対象:全年齢層)

「いきいきたちかわ出前講座」とは、市民の皆さんが行う自主的な学習会などに、市の職員を派遣する制度で、市政運営や子育て支援、まちづくりに関することなどの市の仕事について説明・解説を行います。

交通対策課では、立川警察署とともに自転車の交通安全に関する出前講座『守っていますか自転車のルール～自転車の交通事故をなくそう』を実施しています。

実績

	回数	参加者
平成28年度	1	高校生
平成29年度	0	—
平成30年度	0	—
平成31年度	1	高齢者
令和2年度	0	—
合計	2	

(エ)交通安全教室に対する補助金の交付(対象:幼稚園・保育園、小学校および父母)

立川市では、幼児・小学生及び父母のための交通安全教室に対し、補助金を交付しています。

この事業は、より効果的な交通安全事業を推進させることを目的とし、立川市交通安全運動推進協力会の事業計画に基づき、交通安全事業を実施した立川市交通安全運動推進協力会の構成団体に補助金の交付及び助成を行っています。

実績

	回数	参加者数
平成28年度	18	3,567
平成29年度	17	3,293
平成30年度	16	3,032
平成31年度	17	3,611
令和2年度	7	1,616
合計	75	15,119

(オ)黄色い帽子、ランドセルカバー及び交通安全冊子の配布(対象:新小学1年生)

立川市では、児童の交通安全を図るため、新小学1年生に対し、黄色い帽子、ランドセルカバー及び交通安全冊子を配布しています。

周囲から目立つ黄色い帽子とランドセルカバーは、ドライバーの視認性を高め、通学中の事故防止を図ります。



(カ)自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業(対象:小学3年生)

小学校においては、身近な交通安全施設や交通規則などの理解を深め、安全な生活が営むことができる能力を養うとともに、交通ルールやマナーを身に付けることを目的として、交通安全に関わる教育を進めています。

立川市では、PTA、立川警察署、立川市交通安全運動推進協力会、教育委員会などと連携協働により、小学3年生を対象に自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業を実施しています。

なお、平成30年度には、自転車交通安全教室で使用する交通安全教育用信号機と縄梯子を9セット購入し、全19校への配置が完了しました。

実績

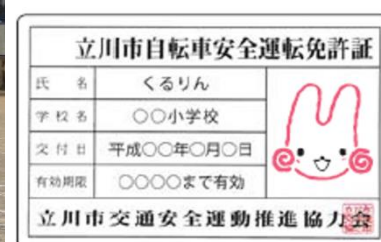
	学校数	免許証取得者数
平成28年度	20	1,394
平成29年度	20	1,417
平成30年度	19	1,414
平成31年度	19	1,446
令和2年度	19	1,404
合計	97	7,075

※H30年度からは、若葉小とけやき台小が統合し、若葉台小となった。

交通安全教育用信号機等の配置実績

	配置学校数
～平成28年度	7
平成29年度	10
平成30年度	19(全校)

※平成31年度は、31回使用



(キ)スケアード・ストレイトによる自転車交通安全教室(対象:中学校)

立川市では、立川警察署、教育委員会と連携し、交通安全意識の向上等を図るとともに、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践させることで、自転車による交通事故の抑止を図るため、自転車の交通事故の多い地域の中学生を対象に、スケアード・ストレイト教育技法を取り入れた自転車交通安全教室を開催しています。

実績		
	学校数	実施校
平成28年度	3	一中、三中、五中
平成29年度	3	六中、七中、八中
平成30年度	3	二中、四中、九中
平成31年度	3	一中、三中、五中
令和2年度	3	六中、七中、八中
合計	15	

※3年間で全9校実施(年間3校で実施)



(ク)高齢者交通防犯講習会(対象:高齢者)

立川市では、立川警察署、立川市老人クラブ連合会と連携し、交通安全意識の向上等を図るために、交通防犯講習会を開催しています。

講習会では、交通安全と防犯に関するDVD上映と、立川警察署員の講話などを行っています。

実績		
	回数	参加者数
平成28年度	20	857
平成29年度	19	878
平成30年度	19	863
平成31年度	19	840
令和2年度	0	0
合計	77	3,438

第1節 重視すべき視点

第2章第4節「交通事故発生状況の評価」をみると、市内の交通事故発生件数は、減少傾向で推移している中で、当事者別事故発生割合では自転車と歩行中の事故が増加しています。

また、年齢層別死傷者割合では高齢者の割合が高くなっています。

なお、平成27年以降の死者10人のうち、歩行中は6人で最多で、次いで自転車乗用中が2人でした。

このような状況から、市内の交通事故の減少を図るためには、これらの当事者、年齢層に対するより一層の対策が必要であると考え、重視すべき視点として挙げるものとします。

(1) 高齢者の交通安全の確保

死傷者に占める65歳以上の高齢者の割合が増加しており、死者は平成27年からの累計で4人となっています。高齢者の状態別死傷者数をみると、令和2年は自転車乗用中が最も多くなっています。

高齢者の事故は自宅近くで発生するという傾向があるため、「通り慣れた道でも油断しない」といった注意喚起とともに、高齢者の事故を防止するために交通安全教育を推進することが必要です。

(2) 歩行者の交通安全の確保

死傷者に占める歩行者の割合が増加しており、死者は平成27年からの累計で6人となっています。

歩行者の事故を減少させるため、歩道や防護柵などの交通安全施設を整備するとともに、横断禁止場所を渡るなどの違反によって事故にあう歩行者もいることから、交通ルールやマナーについての啓発活動を充実させることも必要です。

(3) 自転車の安全利用の推進

自転車に関与する事故の割合は増加傾向にあり、令和2年には約4割を占めています。

また、令和2年は、死者2人を含む死傷者数が、全事故の死傷者数の約33%を占め、平成27年に比べて割合が増加しています。

さらに、自転車事故の中には、信号無視や安全不確認など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が令和2年で約半数を占めるなど、利用者のルールやマナーに課題が見られる状況となっています。

そのため、警察庁が定めた良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策を推進するなど引き続き対策の実施が必要です。

自転車走行空間(自転車専用通行帯(自転車レーン)や自転車ナビマーク)を整備するとともに、自転車の車道左側走行の徹底を図る必要があります。ただし、車道通行の例外についても周知する必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により自転車の利用が増えていること、自転車を利用した配達サービスの需要が高まっていることや、依然としてスマートフォンなどを使用しながらの「ながら運転」や傘さし運転、夜間の無灯火走行などの危険な運転が見受けられる状況から、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発活動を推進し、交通ルールの遵守とマナーの向上を図るとともに、悪質な違反者に対する取締りを強化する必要があります。

このほか、立川市の特性である来街者の交通事故防止が課題となっており、啓発を図る必要があります。

第2節 第 11 次立川市交通安全計画の目標

人命尊重の理念に立ち、関係機関が連携、協力して、だれもが安全かつ快適に生活できる交通社会を実現するため、各種の施策を総合的かつ効果的に実施することで交通事故のさらなる減少に努めます。

前計画である第 10 次立川市交通安全計画の目標は、「令和2年までに年間の交通事故死者数をゼロとする」でした。しかし、平成 28 年から令和2年までの交通事故死者数は、いずれの年も 1 人～3 人の間で推移し、目標は達成することができませんでした。

なお、年としては達成できていませんが、約1年 10 カ月の間交通事故死者がゼロであった期間もありました。

本計画では、重視すべき視点として、高齢者の交通安全の確保、歩行者の交通安全の確保、自転車の安全利用の推進と定め、以下のとおりの目標とします。

1 令和7年までに、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。

2 令和7年までに、年間の交通事故死傷者数【A 案】474 人

【B 案】601 人 を目指します。