

第1章 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、11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。

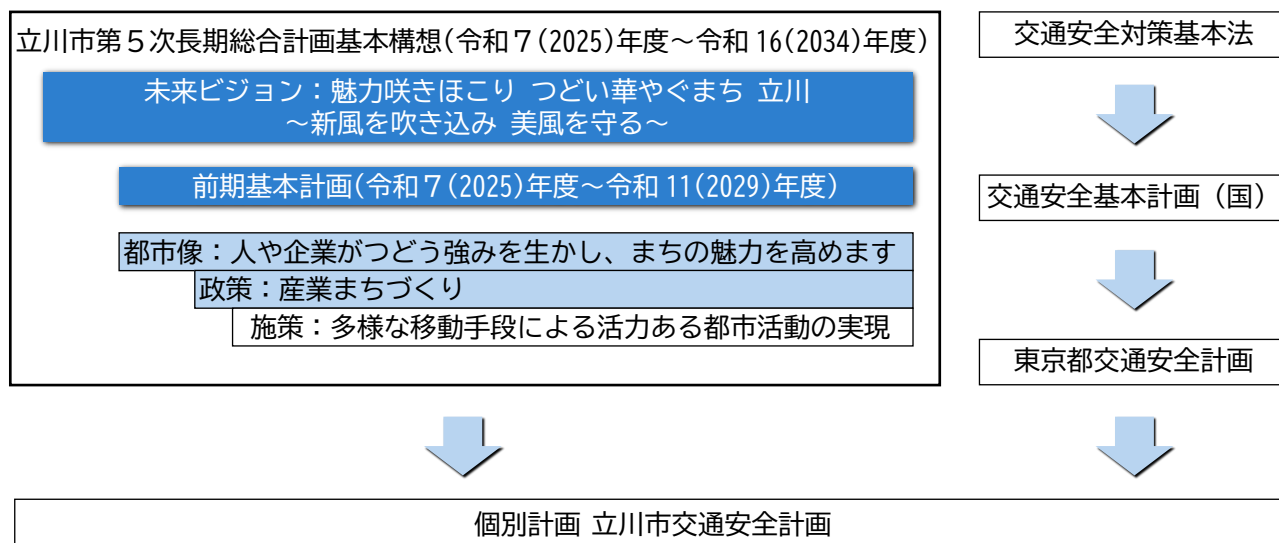
第11次立川市交通安全計画（以下、本文中において、「第11次計画」という。）の計画期間において、令和3年に市内の交通事故発生件数は463件でしたが、令和5年は549件まで増加しました。令和7年には498件まで減少しましたが、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かしている状況に変わりません。また、歩行中、自転車乗用中及び二輪車乗車中で交通事故死者も発生しています。

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8年度から令和13年度までの6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12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 計画の期間等

- ・ 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施策の大綱であり、第12次東京都交通安全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。
- ・ 本計画でいう「市民」とは、在住者、在勤者、在学者のみならず、市内で活動するすべての人を含みます。
- ・ 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8年度から令和13年度までの6か年です。



第2章 交通事故の現状

第1節 第11次立川市交通安全計画の目標と成果

第11次計画では、「1. 令和7年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。」「2. 年間の交通事故発生件数（5年平均）を第10次立川市交通安全計画期間と比較して18%削減します。」を目標とし、交通安全対策を実施してきました。

平成27年以降の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増加傾向にありましたが、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しました。その後、新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化するとともに、発生件数及び死傷者数は増加しますが、令和5年以降は減少傾向にあります。

死者数は、令和3年に1人、令和6年に2人です。

第11次計画の目標において掲げた「令和7年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロ」とする目標は未達成ですが、「年間の交通事故発生件数（5年平均）を第10次立川市交通安全計画期間と比較して18%削減」については、第10次立川市交通安全計画に比べ20.8%削減することができました。

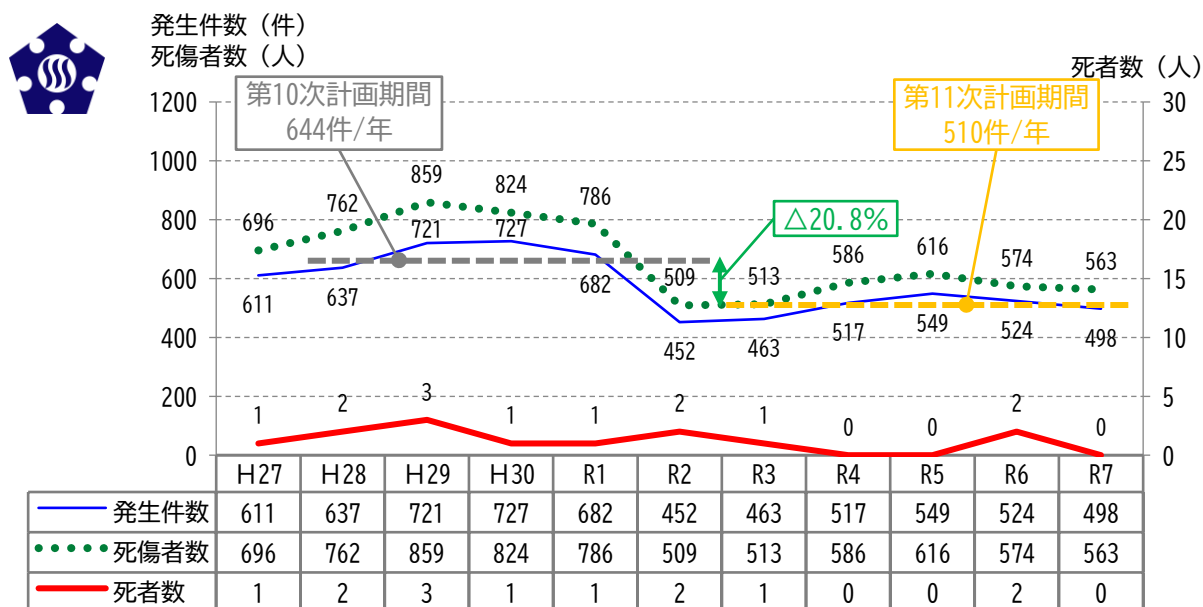
（第10次立川市交通安全計画期間における交通事故発生件数：644件/年

→第11次立川市交通安全計画期間における交通事故発生件数：510件/年 △20.8%）

※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

	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
死者数	2人	1人	0人	0人	2人	0人



交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

※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。

第2節 交通情勢等

(1) 人口の推移

立川市の人口※¹は、令和3年の184,577人に対し、令和8年には187,440人に増加(1.02倍)していますが、令和10年の186,390人※²をピークに減少していくことが予測されています。

立川市の65歳以上の人口と全年齢層に占める割合をみると、令和8年の46,487人、24.8%に対し、令和12年には48,159人※³、25.9%となり、増加傾向となることが予測されています。

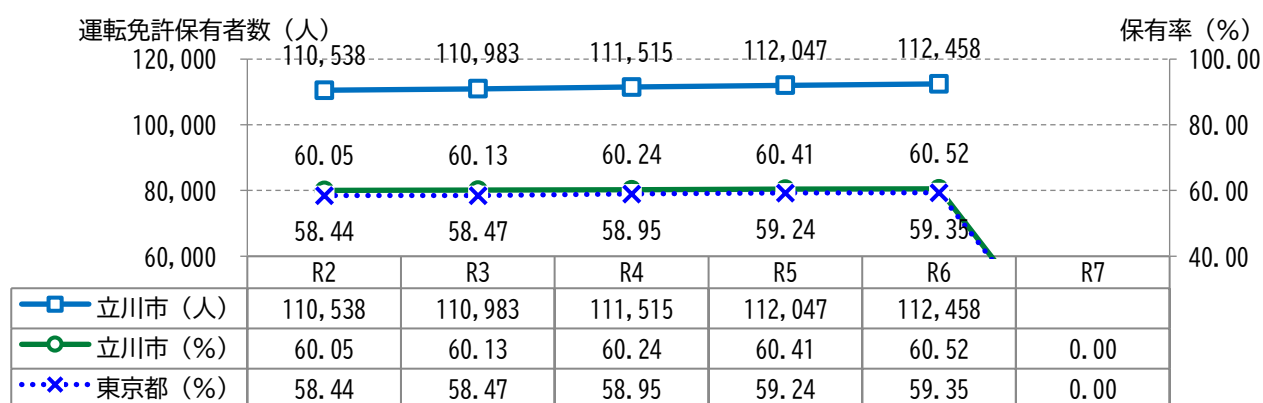
(2) 道路総延長

市内の道路総延長は、令和2年297kmから令和7年は316km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、令和2年の110,538人から令和7年は 人に増加しました。

令和7年の立川市の人口に占める保有者の割合は、 % (およそ 人に 人保有) で減少傾向ではありませんが、東京都の %より高くなっています。



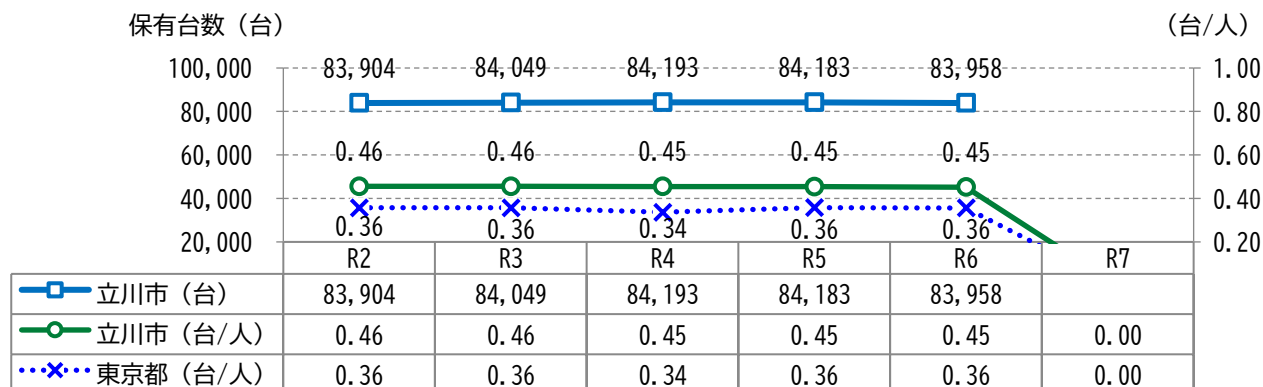
自転車運転免許保有者数の推移

(『警視庁交通年鑑』及び「住民基本台帳による世帯と人口」より作成)

(4) 自動車保有台数

市内の自動車保有台数は、令和2年の83,904台から令和7年は 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7年は (台/人) であり、東京都の (台/人) より高くなっています。



自動車保有台数の推移

(『警視庁交通年鑑』及び「住民基本台帳による世帯と人口」より作成)

※1 住民基本台帳(各年1月1日現在)による。
 ※2 立川市「第5次長期総合計画策定のための将来人口推計調査」
 ※3 立川市「第5次長期総合計画策定のための将来人口推計調査」

(5) 法改正等の状況

- ・ 令和4年5月13日から、免許更新の際に75歳以上の運転者を対象に実施されていた高齢者講習が一元化されるとともに、一定の違反歴がある高齢運転者を対象とした「運転技能検査」が義務づけられるなど、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5年4月1日から、すべての自転車利用者を対象に、乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されました（道路交通法の改正）。
- ・ 令和5年7月1日から、一定の基準を満たす電動キックボード等が「特定小型原動機付自転車」として新たに整理され、運転免許を受けずに運転することができるようになるなど、新たな交通ルールが適用されました（道路交通法の改正）。
- ・ 令和6年11月1日から、自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」（「ながらスマホ」）の罰則が強化され、「自転車の酒気帯び運転」に罰則が新設されました（道路交通法の改正）。
- ・ 令和7年3月24日から、運転免許に関する情報をマイナンバーカードに記録することを申請できることとされ、カードに記録する免許情報や免許更新等に関する必要な改正が行われました。
- ・ 令和8年4月1日から、交通反則通告制度が自転車に適用され、自転車による悪質・危険な行為が取締りの対象となりました（道路交通法の改正）。
- ・ 令和8年9月1日から、生活道路における自動車の法定速度が60 km/h から 30 km/h に引き下げられました（道路交通法の改正）。



第3節 道路交通事故の状況

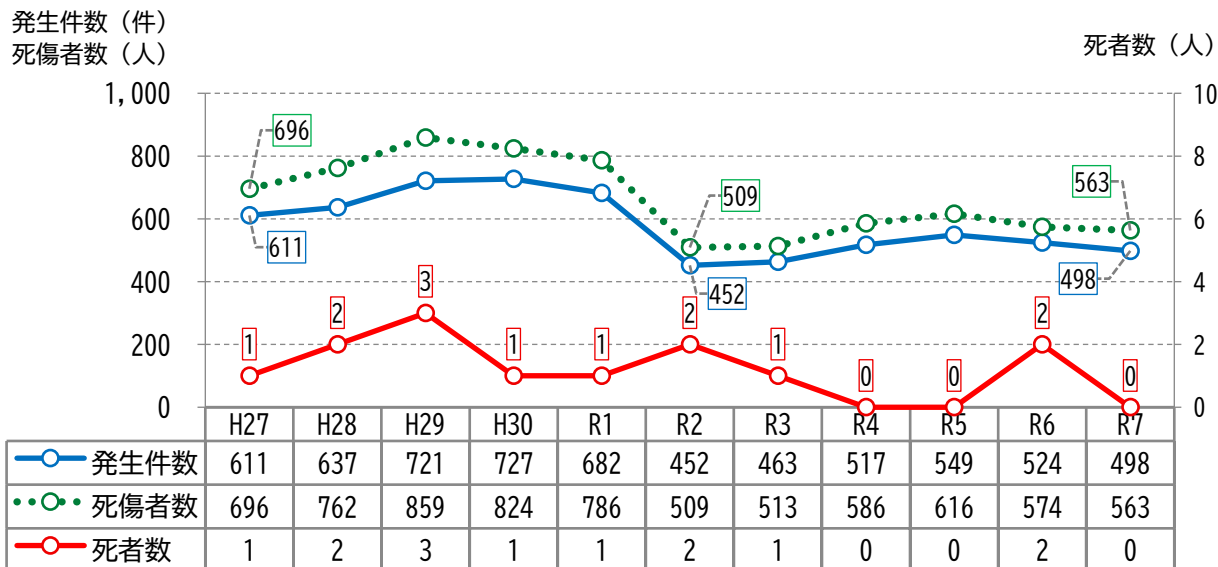
(1) 交通事故の概況

ア 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数

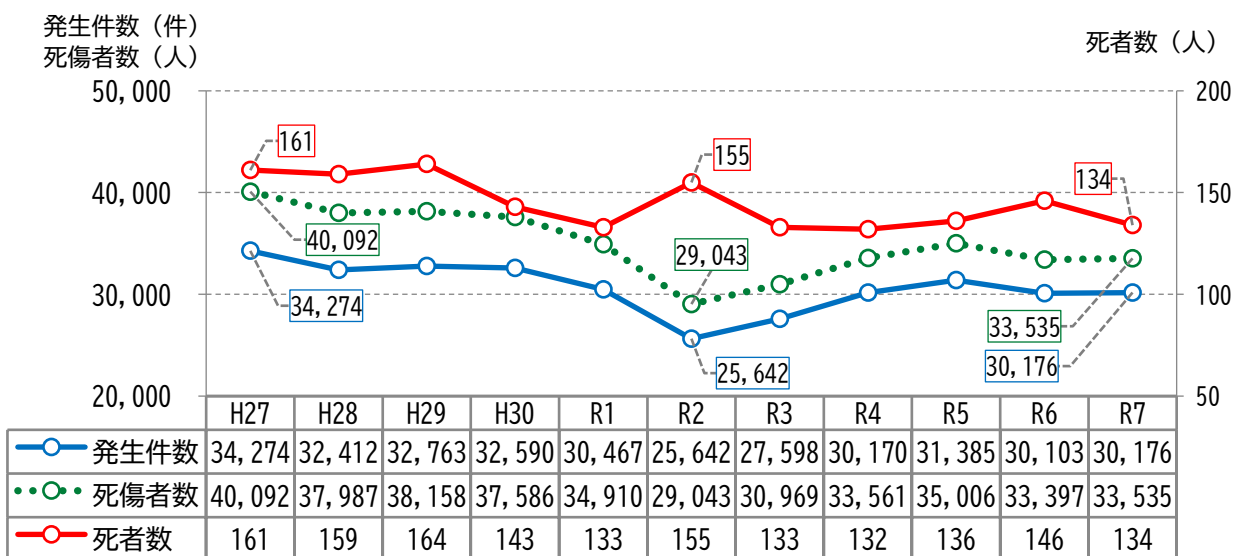
市内における交通事故発生件数は、平成30年までは増加傾向にありましたが、令和元年以降は減少しました。その後、令和3年に再び増加に転じ、令和6年以降は減少傾向にあります。平成27年からの10年間では約2割減少しています。

死傷者数は、概ね交通事故発生件数に比例して増減しています。

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。



交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（市内）



交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（都内）

※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。

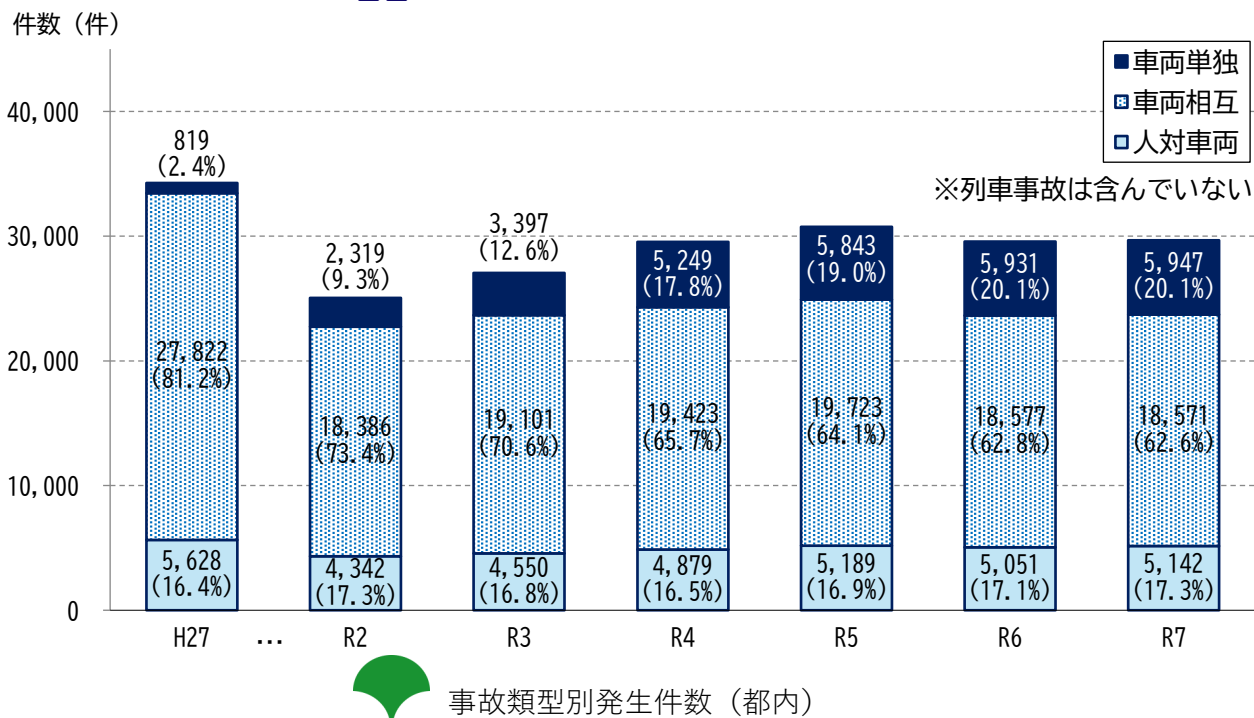
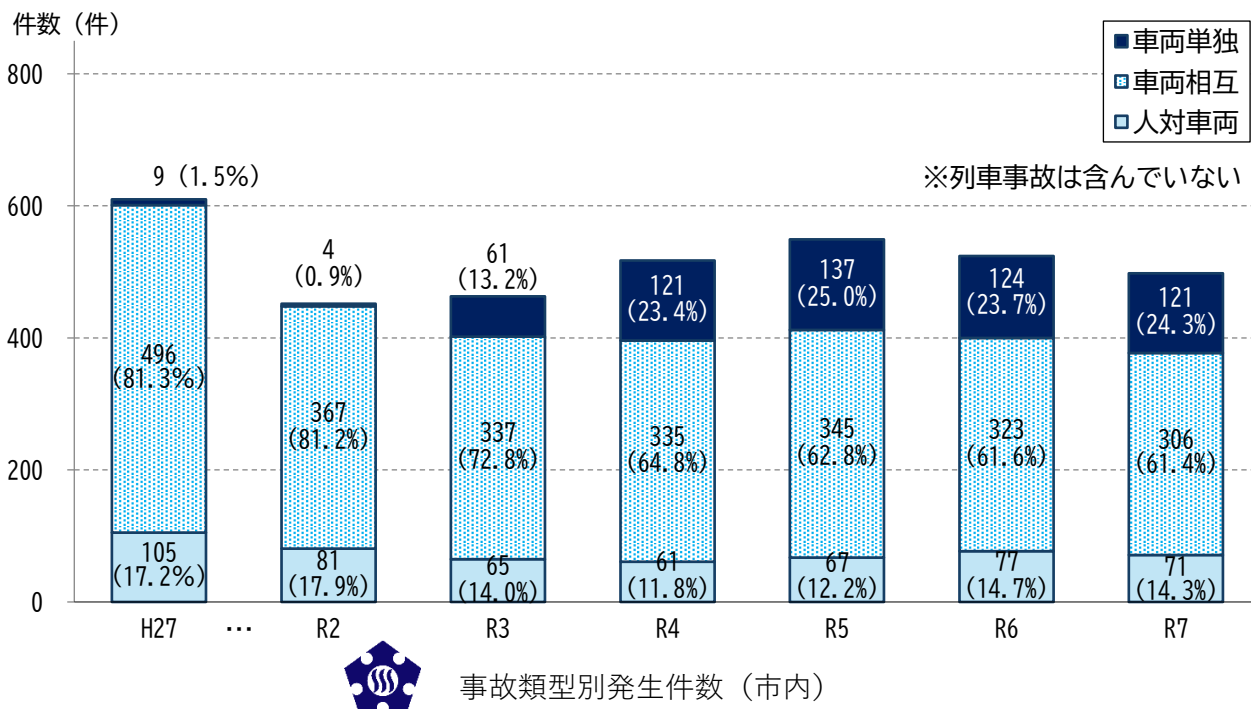
（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

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、車両相互による事故が平成 27 年から令和 7 年まで 6 割以上となっており、次いで令和 3 年以降では車両単独の事故が 1～2 割となっております。

事故類型別の割合は、平成 27 年と令和 7 年で比較すると、車両単独の割合が 2 割以上増加（平成 27 年：1.5%、令和 7 年：24.3%）している一方、車両相互と人対車両の割合は減少しています。

東京都と比較すると、事故類型別発生件数は概ね同様の傾向が見られます。



（『警視庁 東京の交通事故』より作成）
令和 7 年については速報値として警視庁の統計より作成

ウ 交通事故発生件数に関する他市との比較

令和2年から令和7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。

多摩26市の交通事故発生件数の推移

件数の順位	令和2年		令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
1	八王子市	1,154	八王子市	1,285	八王子市	1,283	八王子市	1,394	八王子市	1,385	八王子市	1,485
2	町田市	666	町田市	833	町田市	913	町田市	930	町田市	961	町田市	879
3	立川市	452	立川市	463	立川市	517	立川市	549	立川市	524	立川市	498
4	日野市	426	調布市	419	調布市	479	調布市	514	調布市	445	調布市	492
5	昭島市	425	昭島市	405	昭島市	468	昭島市	474	東村山市	411	東村山市	409
6	調布市	391	日野市	377	武蔵野市	387	武蔵野市	394	武蔵野市	399	武蔵野市	370
7	三鷹市	332	武蔵野市	349	三鷹市	342	多摩市	322	昭島市	351	三鷹市	365
8	青梅市	309	三鷹市	328	東大和市	311	東村山市	320	三鷹市	310	昭島市	302
9	武蔵村山市	287	東大和市	317	日野市	310	三鷹市	301	多摩市	306	多摩市	297
10	府中市	285	府中市	312	武蔵村山市	292	武蔵村山市	295	青梅市	274	東大和市	284
11	西東京市	284	武蔵村山市	294	府中市	288	府中市	291	府中市	269	府中市	268
12	東大和市	272	多摩市	280	東村山市	287	日野市	273	日野市	269	青梅市	266
13	小平市	259	青梅市	255	多摩市	279	東大和市	262	東大和市	254	武蔵村山市	249
14	多摩市	245	小平市	243	青梅市	261	青梅市	243	西東京市	248	西東京市	225
15	東村山市	218	東村山市	229	西東京市	211	西東京市	225	武蔵村山市	233	日野市	214
16	武蔵野市	206	西東京市	222	小平市	206	小金井市	215	国立市	178	清瀬市	200
17	国立市	195	稲城市	210	あきる野市	189	小平市	212	稲城市	174	稲城市	200
18	東久留米市	194	東久留米市	193	国立市	188	国立市	194	国分寺市	173	小平市	198
19	稲城市	178	あきる野市	171	稲城市	181	稲城市	180	清瀬市	172	国立市	184
20	あきる野市	164	国立市	169	小金井市	180	国分寺市	179	あきる野市	166	小金井市	167
21	国分寺市	158	小金井市	162	国分寺市	158	あきる野市	168	小金井市	165	あきる野市	160
22	小金井市	154	福生市	131	福生市	137	東久留米市	153	東久留米市	155	国分寺市	158
23	福生市	135	国分寺市	131	狛江市	122	清瀬市	138	小平市	145	狛江市	152
24	清瀬市	91	清瀬市	102	清瀬市	117	福生市	136	狛江市	141	東久留米市	133
25	羽村市	91	羽村市	98	東久留米市	117	狛江市	124	福生市	110	福生市	119
26	狛江市	77	狛江市	96	羽村市	115	羽村市	94	羽村市	82	羽村市	74
	26市合計	7,648	26市合計	8,074	26市合計	8,338	26市合計	8,580	26市合計	8,300	26市合計	8,348

(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(2) 事故発生状況

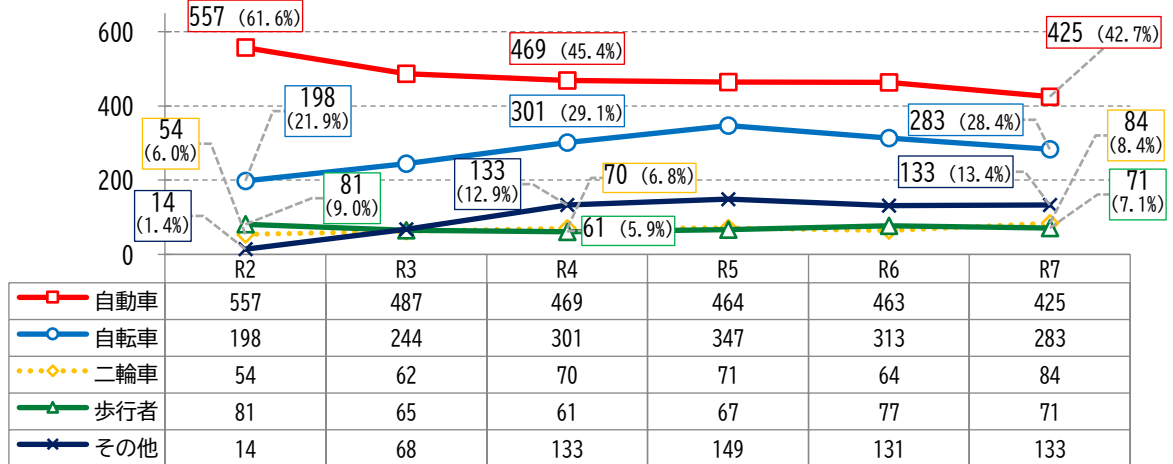
ア 当事者種別事故発生件数

立川市の当事者種別事故発生件数をみると、第1当事者(1当)^{※1}と第2当事者(2当)^{※2}の合計発生件数は、東京都と同様に自動車が多くなり、次いで自転車が多くなっています。

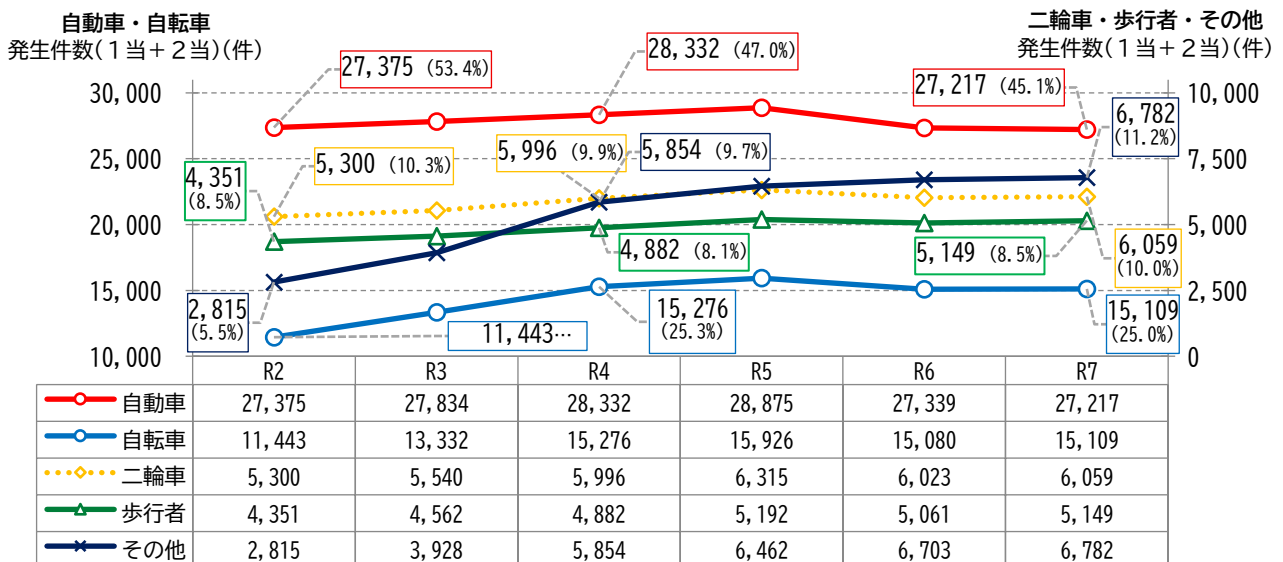
令和7年の立川市の自動車と自転車の割合^{※3}は、新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年と比べて減少しているものの(自動車:令和4年 45.4%→令和7年 42.7%、自転車:令和4年 29.1%→令和7年 28.4%)、二輪車と歩行者の割合^{※3}は増加しています(二輪車:令和4年 6.8%→令和7年 8.4%、歩行者:令和4年 5.9%→令和7年 7.1%)。

令和7年は、自転車の割合が東京都よりも高い一方、自動車、二輪車、歩行者の割合は低いです。

発生件数(1当+2当)(件)



当事者種別事故発生件数 (市内)



当事者種別事故発生件数 (都内)

※「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)
 令和7年については速報値として警視庁の統計より作成

※1 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。
 ※2 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。
 ※3 割合: 各当事者の1当+2当の合計件数をもとに算出。

イ 状態別死傷者数

(ア) 死者数

立川市の令和2年以降の交通事故死者5人のうち、自転車乗用中が令和2年から令和3年まで累計で3人、歩行中と自動車二輪・原付乗車中が令和6年に1人ずつとなっています。(下記「状態別死傷者数(立川市内)」のグラフ参照)

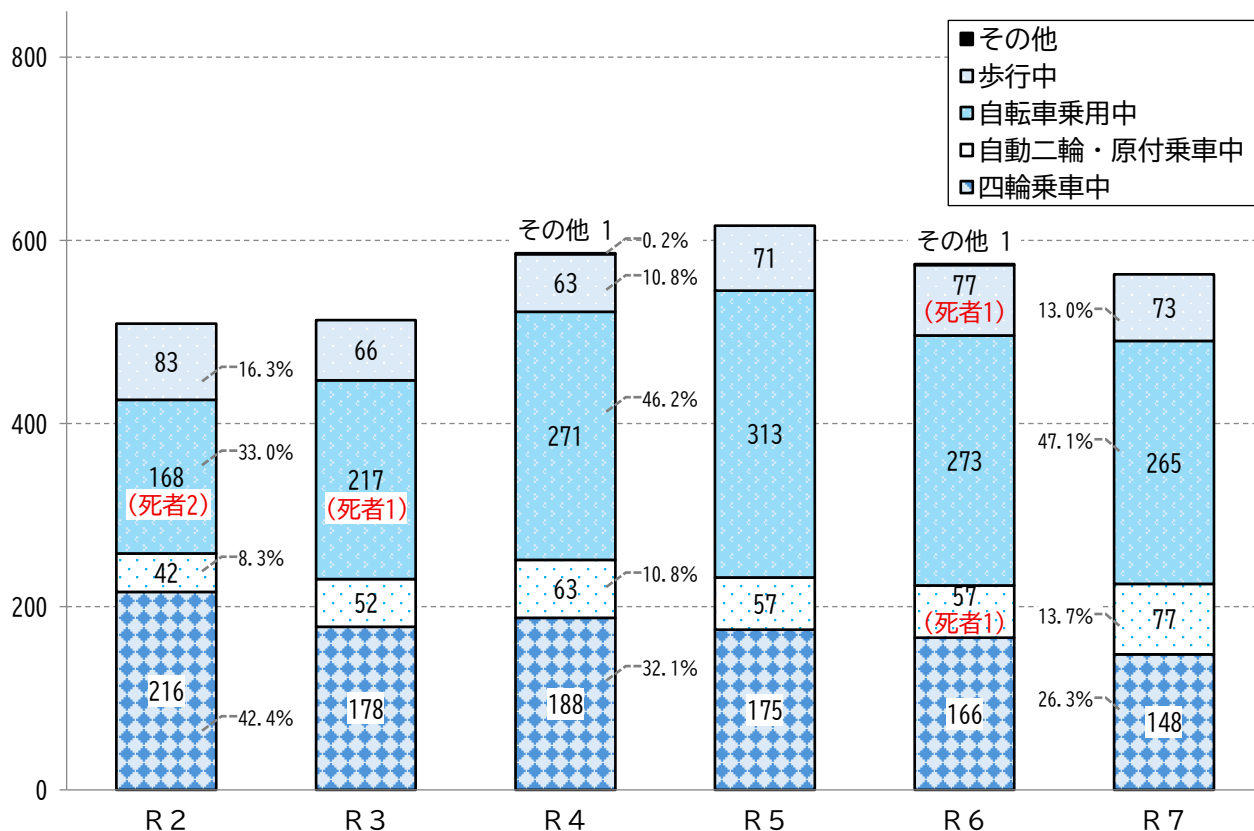
(イ) 死傷者数

立川市の交通事故死傷者数を、四輪乗車中、自動車二輪・原付乗車中、自転車乗用中及び歩行中の状態別で見ると、令和2年は四輪乗車中が最も多いですが、以降は自転車乗用中が最も多くなっています。

新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年と令和7年を比べると、自転車乗用中と自動二輪・原付乗車中の割合が増加している一方、四輪乗車中が減少しています。

自転車乗用中：令和4年 46.2% → 令和7年 47.1% 増加
 自動二輪・原付乗車中：令和4年 10.8% → 令和7年 13.7% 増加
 四輪乗車中：令和4年 32.1% → 令和7年 26.3% 減少

死傷者数(件)



状態別死傷者数(市内)

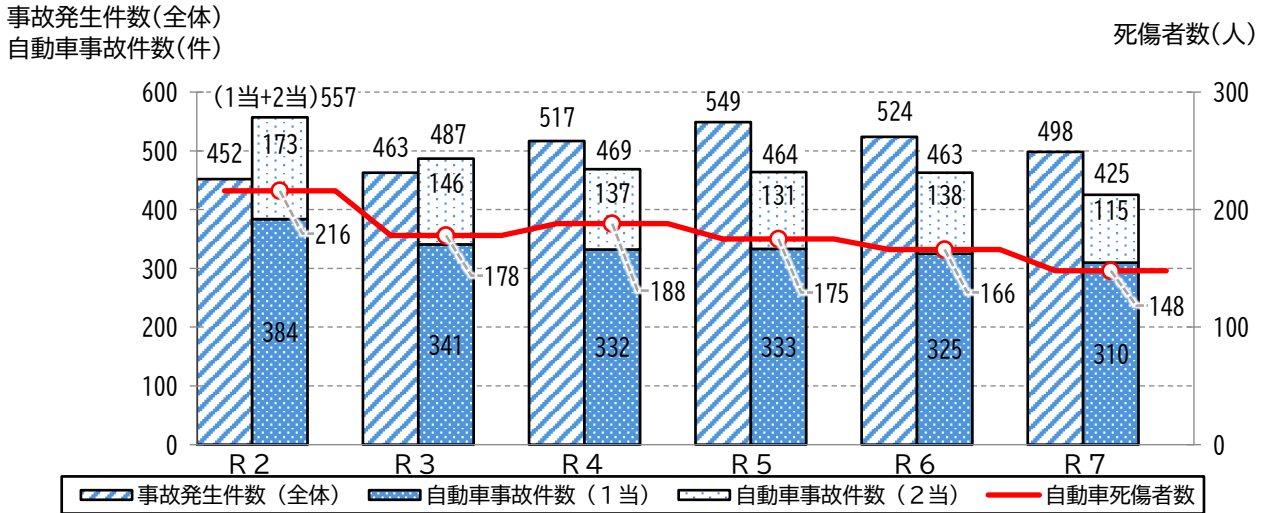
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

※令和7年については速報値として警視庁の統計より作成

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、令和2年の557件から減少傾向にあり、令和7年は425件となりました。

死傷者数は、新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年の188件から令和7年は148件に減少しました。なお、自動車乗車中の死者は0人です。



自動車事故件数と死傷者数の推移

(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

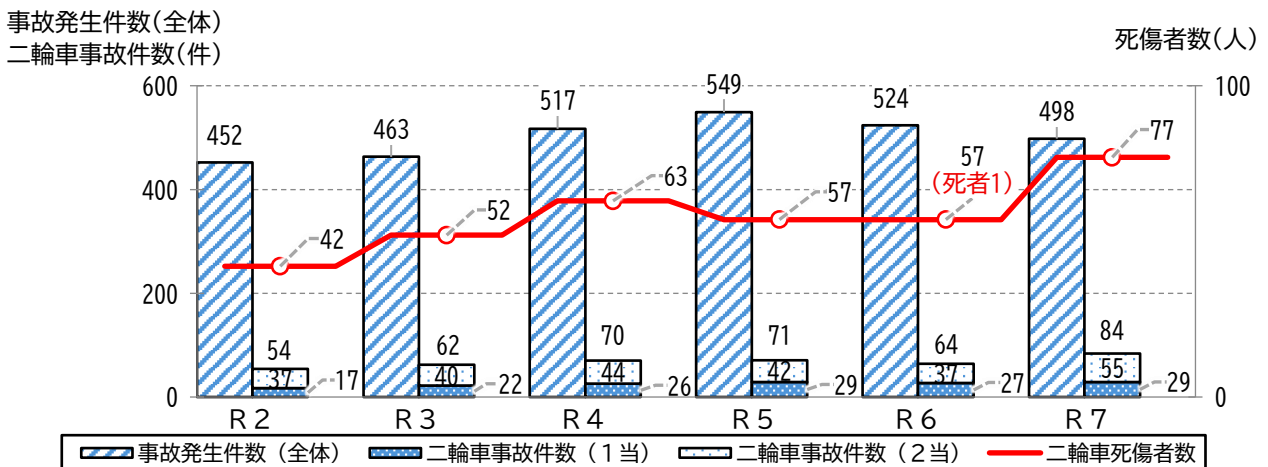
※令和7年については速報値として警視庁の統計より作成

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、令和6年を除き増加傾向にあり、令和7年は84件となりました。

死傷者数は新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年の63人から、令和7年は77人に増加しました。

なお、二輪車乗車中の死者は令和6年の1人のみです。



二輪車事故件数と死傷者数の推移

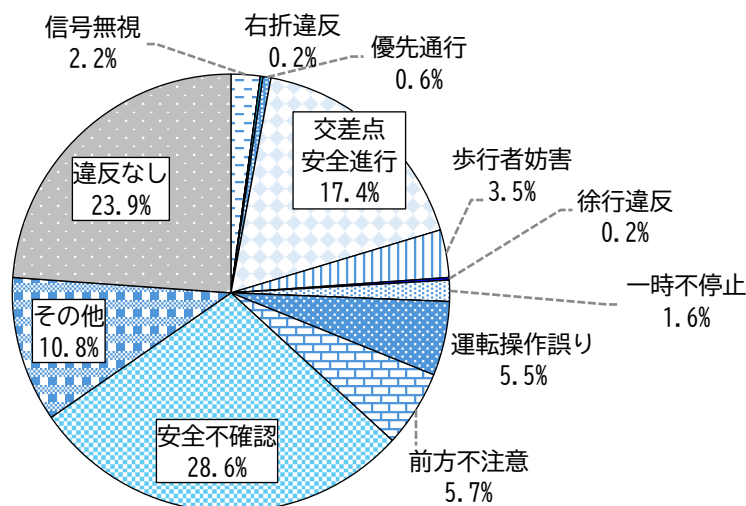
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

※令和7年については速報値として警視庁の統計より作成

オ 車両側（原動機付自転車以上）の違反別事故発生状況

令和7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28.6%で最も多く、次いで交差点安全進行が17.4%、その他が10.8%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。



車両側（原動機付自転車以上）の違反別事故発生状況（令和7年 市内）

n=511

※各割合は四捨五入しているため、合計は100%になっていない。

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

※速報値として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、令和2年の198件から、令和5年には347件まで増加し、その後は減少して令和7年は283件となりました。

死傷者数は令和2年の168件から、令和5年には313件まで増加し、その後は減少して令和7年は265件となりました。

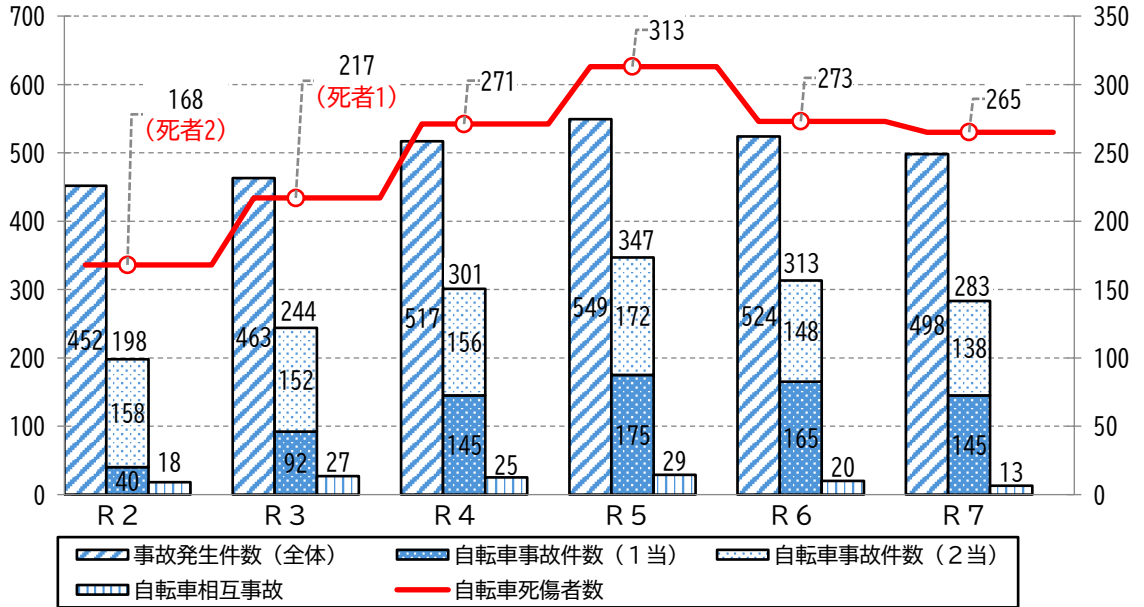
令和2年には2人、令和3年には1人の方が自転車乗用中に亡くなっています。

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、令和2年の18件から、令和5年には29件まで増加し、その後は減少して令和7年は13件となりました。

なお、令和3年までは、自転車事故のうち約9%が自転車相互事故（自転車同士の事故）で占めていますが、令和4年以降は徐々に減少し、令和7年は5%未満に減少しています。

事故発生件数(全体)
自転車事故件数(件)

死傷者数(人)

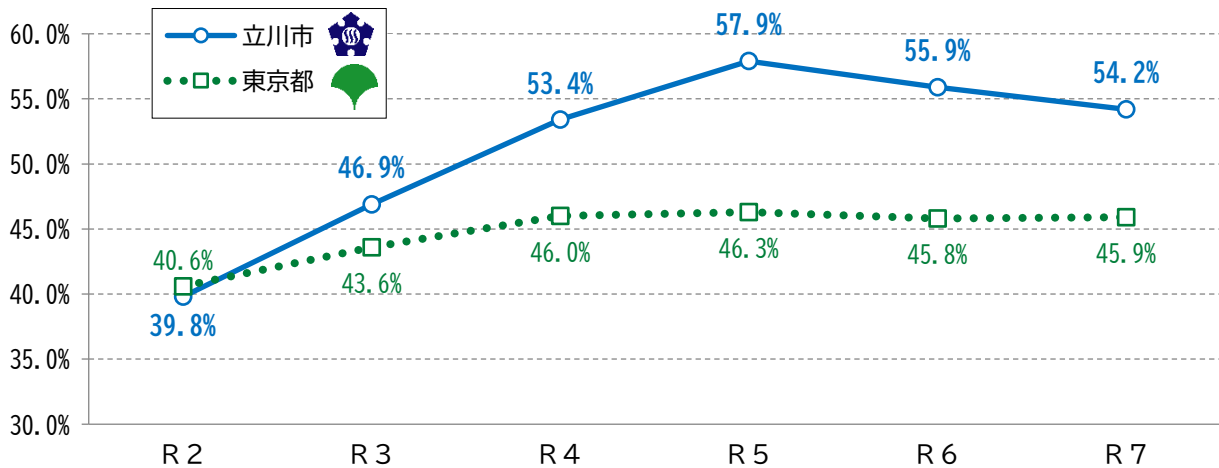


自転車事故件数と死傷者数の推移

(『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成)

※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。

令和2年における自転車関与率に立川市と東京都の大きな差はありませんが、令和5年以降は、立川市の方が約10ポイント高くなっています。



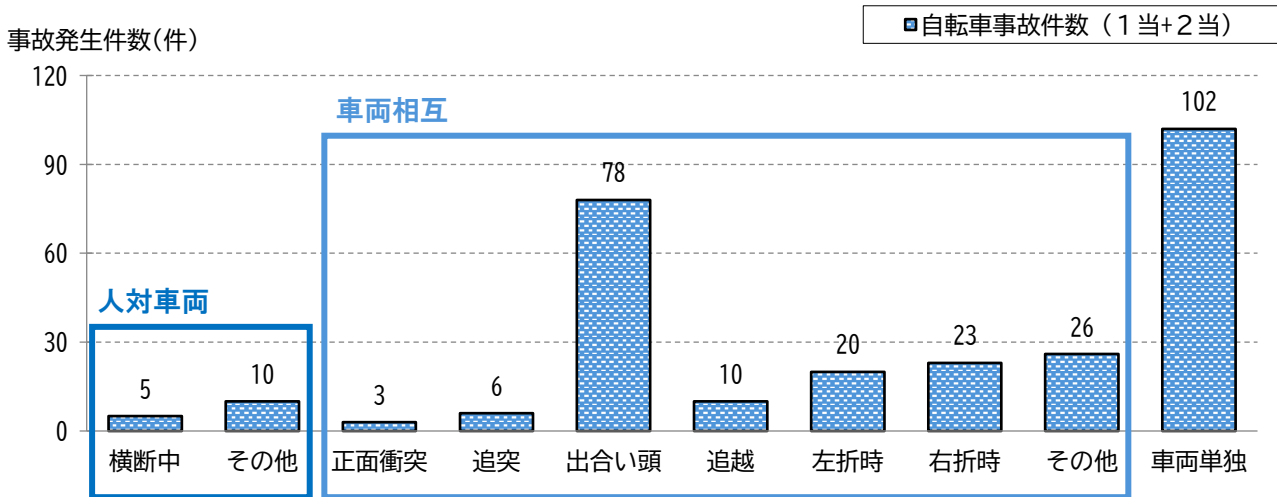
自転車関与率の推移

※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7年の立川市内の自転車事故を事故類型別で見ると、「出会い頭」の事故が78件と最も多く、次いで「右折時」の事故が23件、「左折時」の事故が20件となっています。

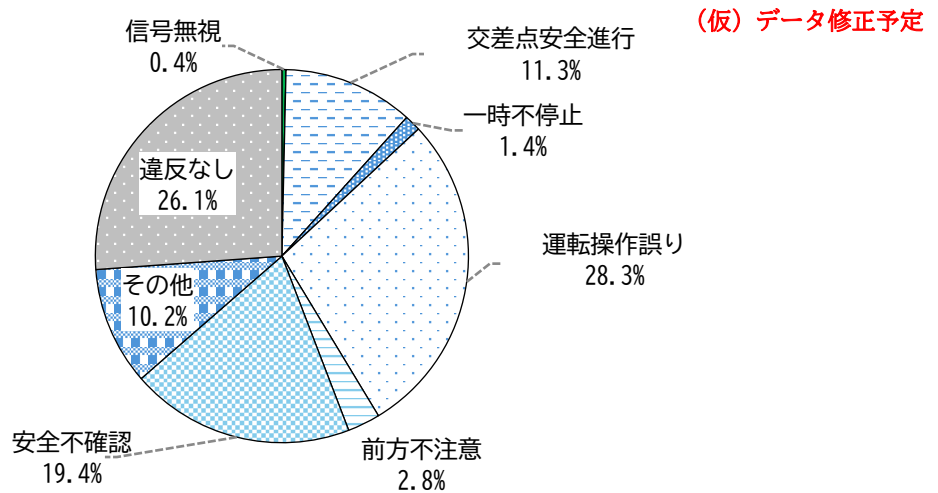
また、令和7年の自転車が第1当事者または第2当事者として発生した事故のうち、自転車側の違反状況をみると、「運転操作誤り」が28.3%と最も多く、次いで「安全不確認」が19.4%、「交差点安全進行」が11.3%となっております。

なお、違反があった場合を合計すると、7割を超えています。



事故類型別発生状況 (令和7年 市内)

(立川警察署の統計より作成【即報値】)



自転車の違反別事故発生状況 (令和7年 市内)

n=270

(警視庁の統計より作成)

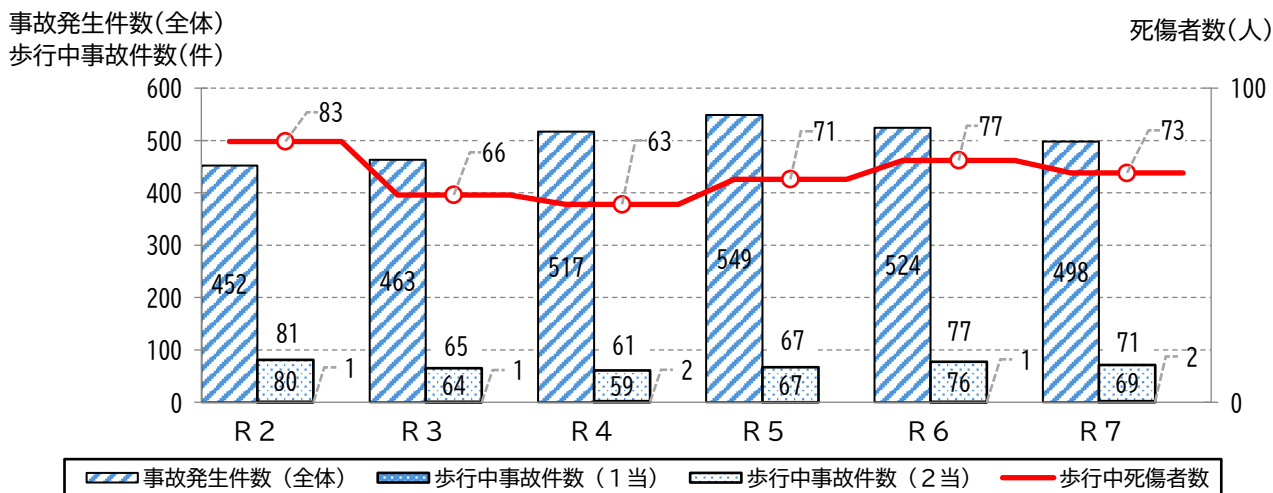
※令和7年については速報値として警視庁の統計より作成

キ 歩行中の交通事故の状況

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、令和2年の81件から令和4年まで減少傾向ですが、令和5年から増加に転じ、令和7年には再び減少し、71件となりました。

死傷者数は令和2年の83人から、令和7年は73人と減少していますが、新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年と比べると10人増加しています（令和4年63人→令和7年73人）。

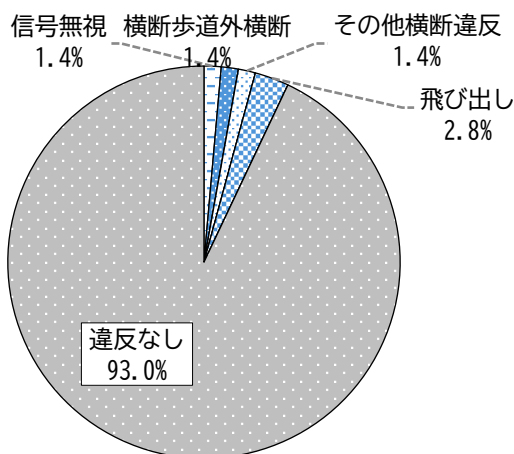
なお、令和6年には1人の方が歩行中に亡くなっています。



歩行中事故件数と死傷者数の推移

(『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成)
 ※令和7年については速報値として警視庁の統計より作成

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7年の事故では、歩行者側に違反が無い場合が9割以上ですが、飛び出し(2.8%)、信号無視(1.4%)、横断歩道外横断(1.4%)、その他横断違反(1.4%)など、歩行者側にも原因がある事故も発生しています。



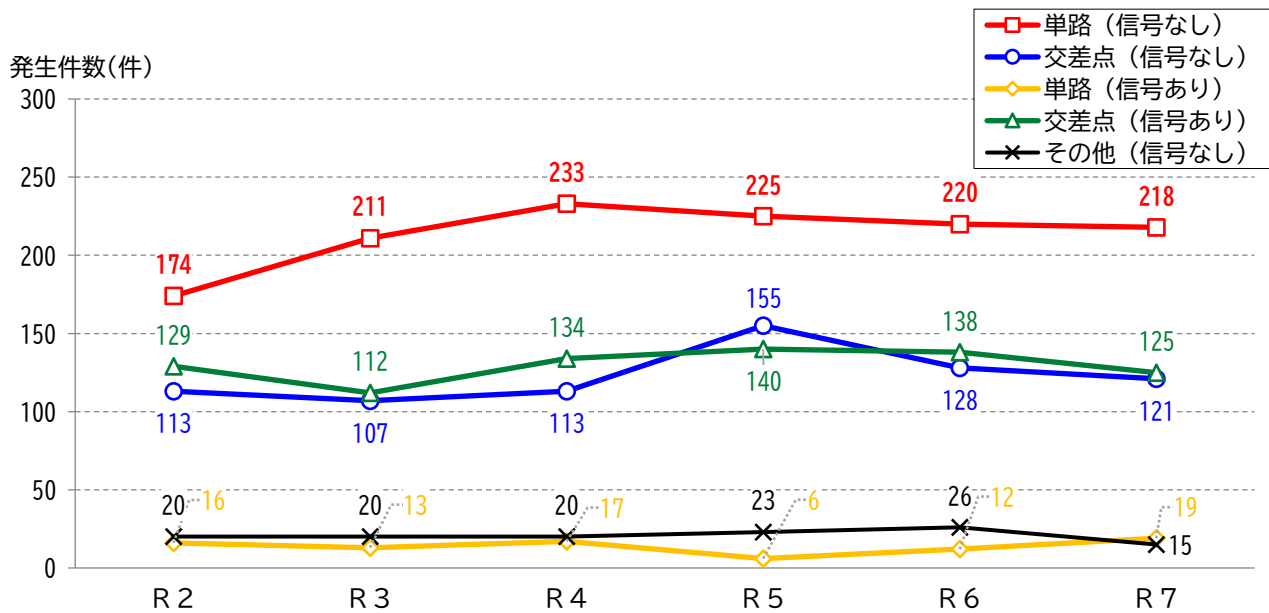
歩行者の違反別事故発生状況(令和7年 市内)

n=71

(警視庁の統計より作成)
 ※速報値として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、令和2年以降、信号のない単路での事故が最も多く、次いで令和5年を除き、信号のある交差点での事故が多く発生しています。



道路形状別・信号有無別発生件数

(『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見ると、令和2年以降の死者5人のうち、20歳～39歳までが2人、75歳以上が2人、70～74歳が1人でした。

(下記「年齢層別死傷者数(立川市内)」のグラフ参照)

(イ) 死傷者数

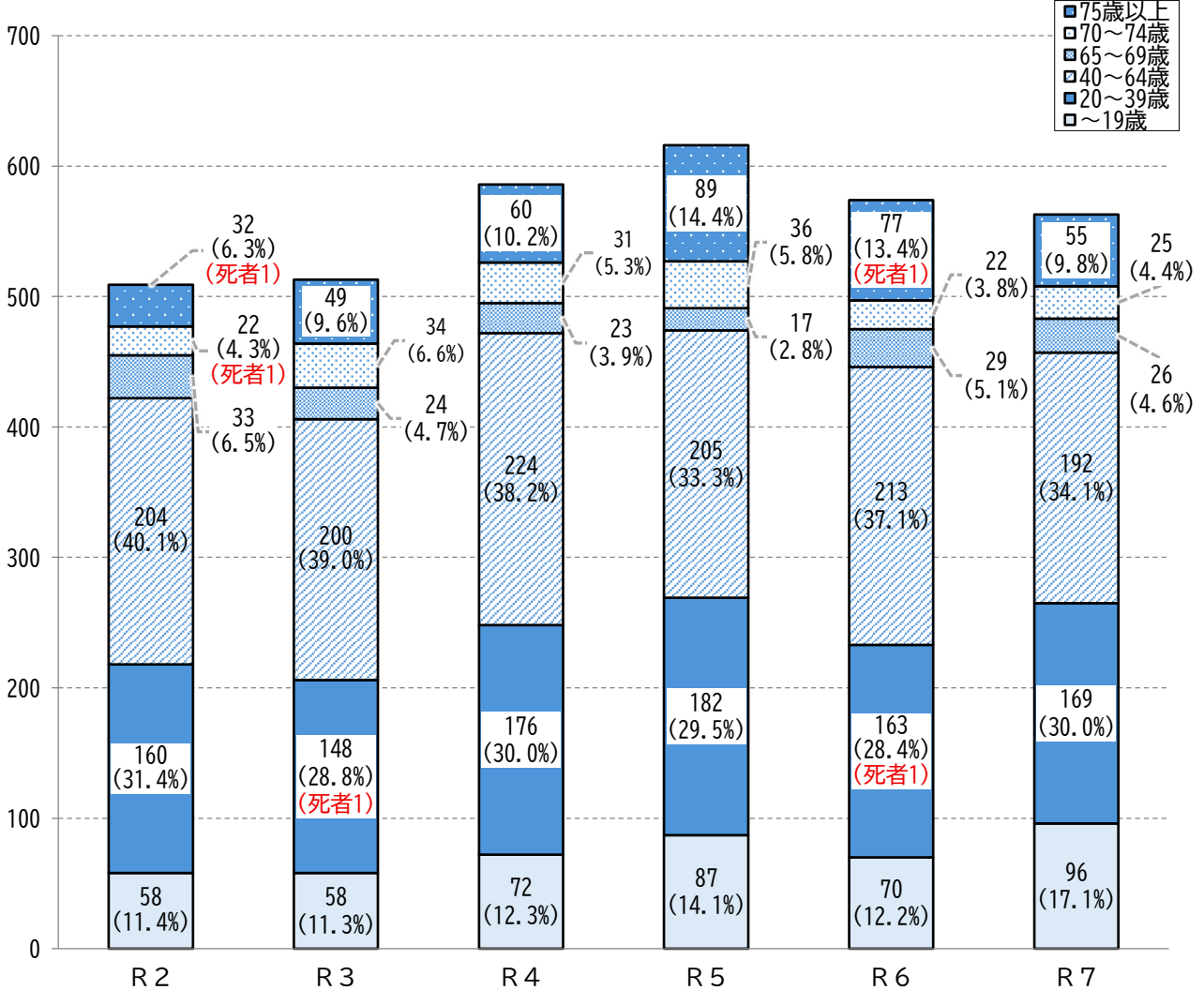
立川市の交通事故死傷者数を年齢層別で見ると、令和2年から令和7年まで40～64歳が最も多く、次いで20～39歳、令和5年と令和6年を除き、19歳まで、75歳以上、となっています。

令和4年と令和7年を比べると、死傷者に占める65～69歳と19歳までの割合が増加しています。

65～69歳：令和4年 3.9% → 令和7年 4.6%

19歳まで：令和4年 12.3% → 令和7年 17.1%

死傷者数(人)



年齢層別死傷者数(市内)

(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

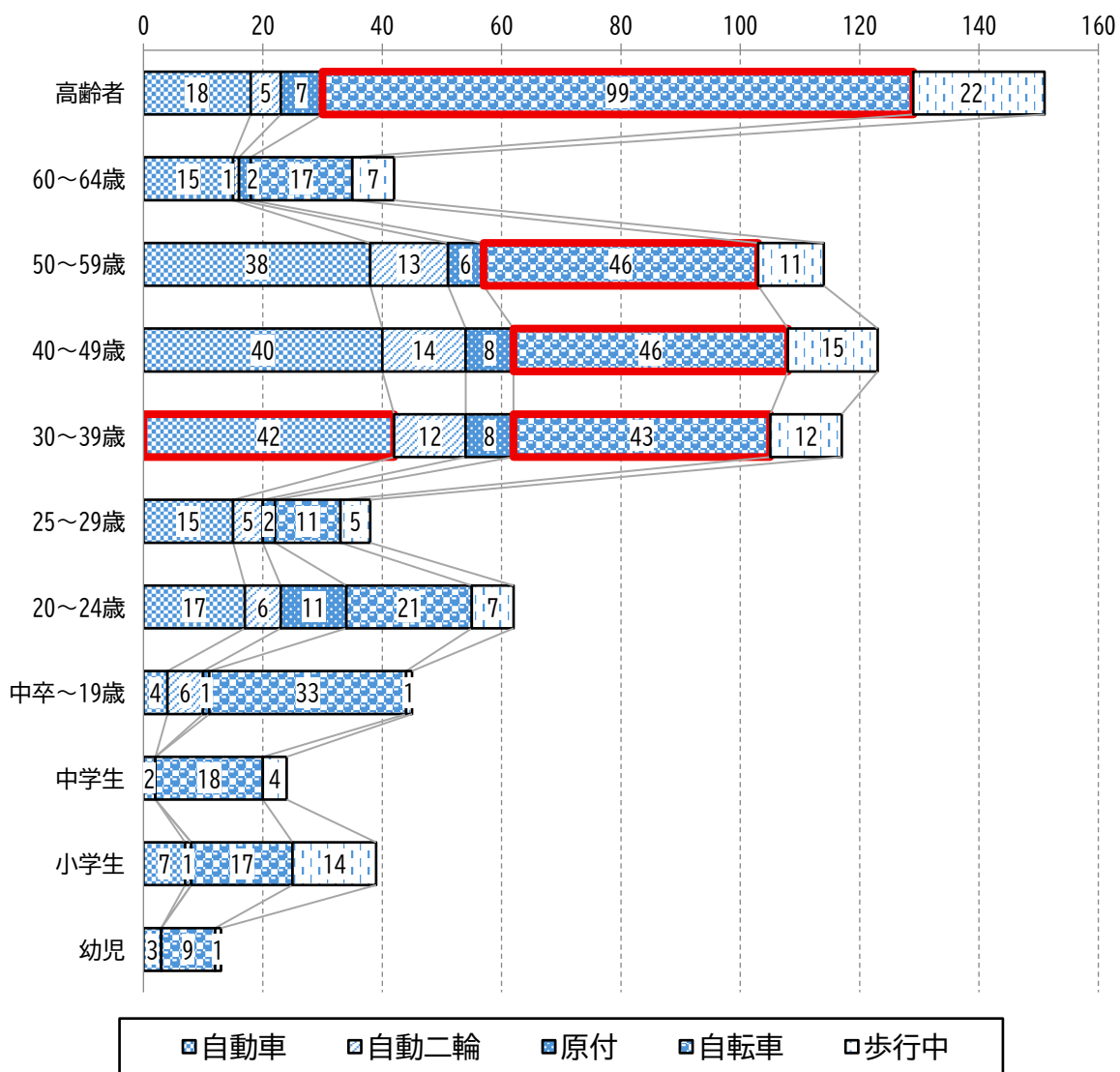
イ 年齢層別状態別の死傷者数と割合

令和7年の立川警察署管内（立川市及び国立市）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高齢者（65歳以上）の合計151人となっており、次いで40～49歳の合計123人、30～39歳の合計117人です。

死傷者数が最も多い状態は、高齢者（65歳以上）の自転車で99人となっており、次いで40～49歳と50～59歳の自転車で46人、30～39歳の自転車で43人、30～39歳の自動車で42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、他の年齢層と同様に自転車での事故が大部分を占めております。また、小学生については他の年齢層に比べ、歩行中の事故割合が高くなっています。

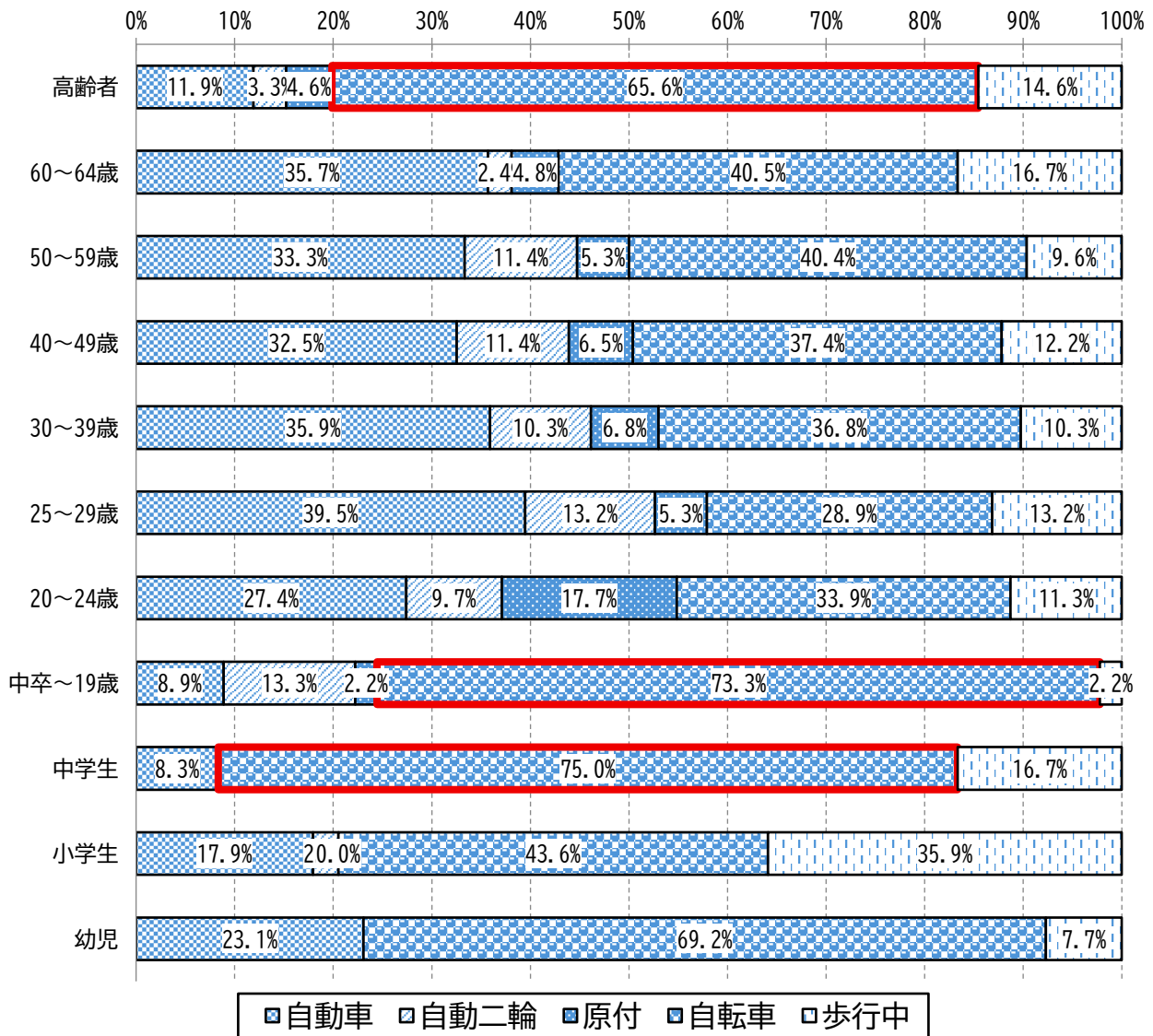
中学生と中卒～19歳までは、自転車の事故が7割以上を占めており、高齢者（65歳以上）も6割以上を占めています。



年齢層別状態別死傷者数（令和7年）

※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【即報値】）



年齢層別状態別死傷者数の割合（令和7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で割って算出しており、端数処理の結果100%になっていない場合もある。

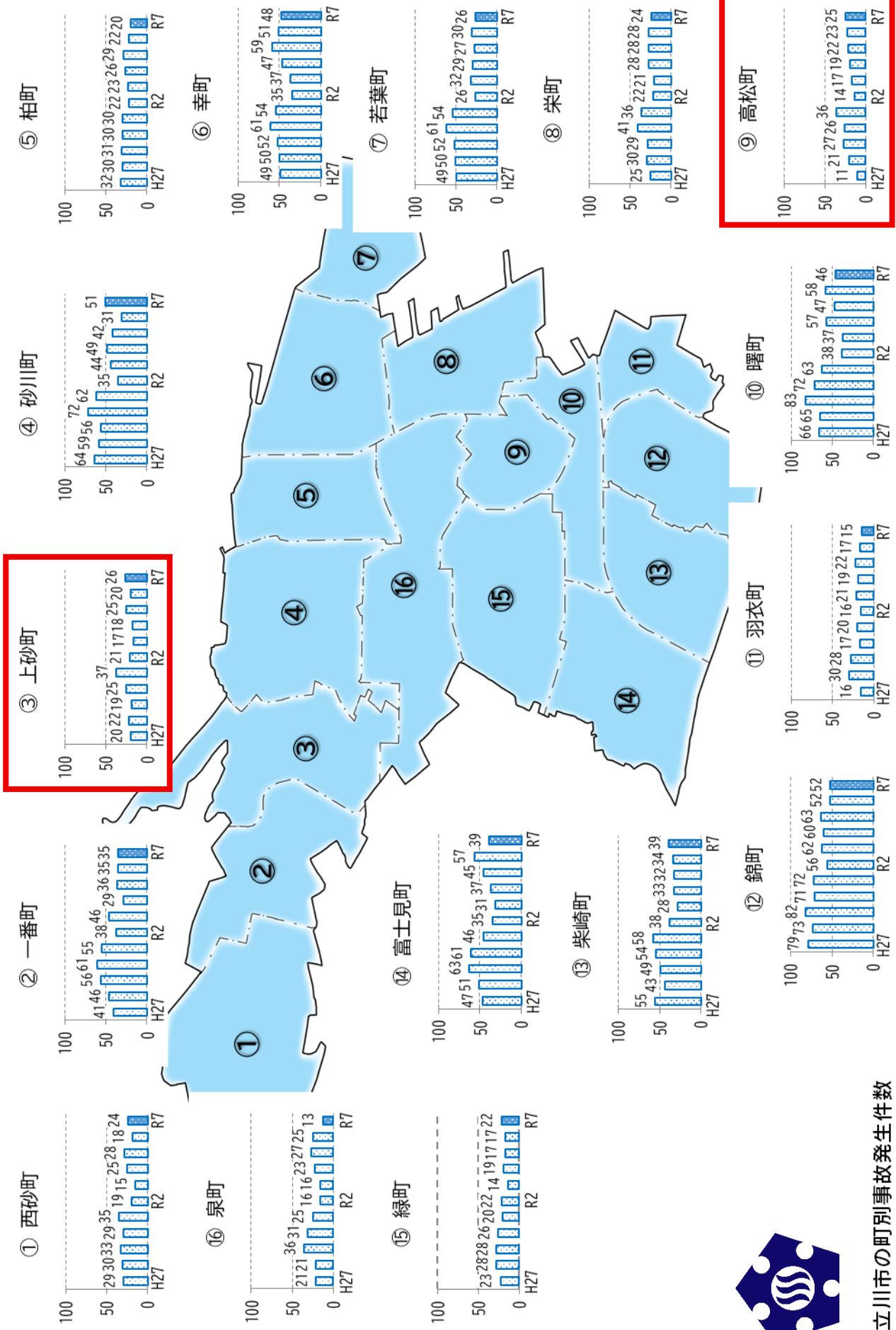
（立川警察署の統計より作成【即報値】）

（4）町別事故発生件数

平成27年以降の立川市の町別事故発生件数をみると、平成30年前後をピークに減少し、令和2年以降は増加に転じています。

令和7年の立川市の町別事故発生件数を平成27年と比較すると、上砂町、高松町で事故発生件数が増えています。多くの町は平成27年と同水準か減少しています。

（次頁参照）



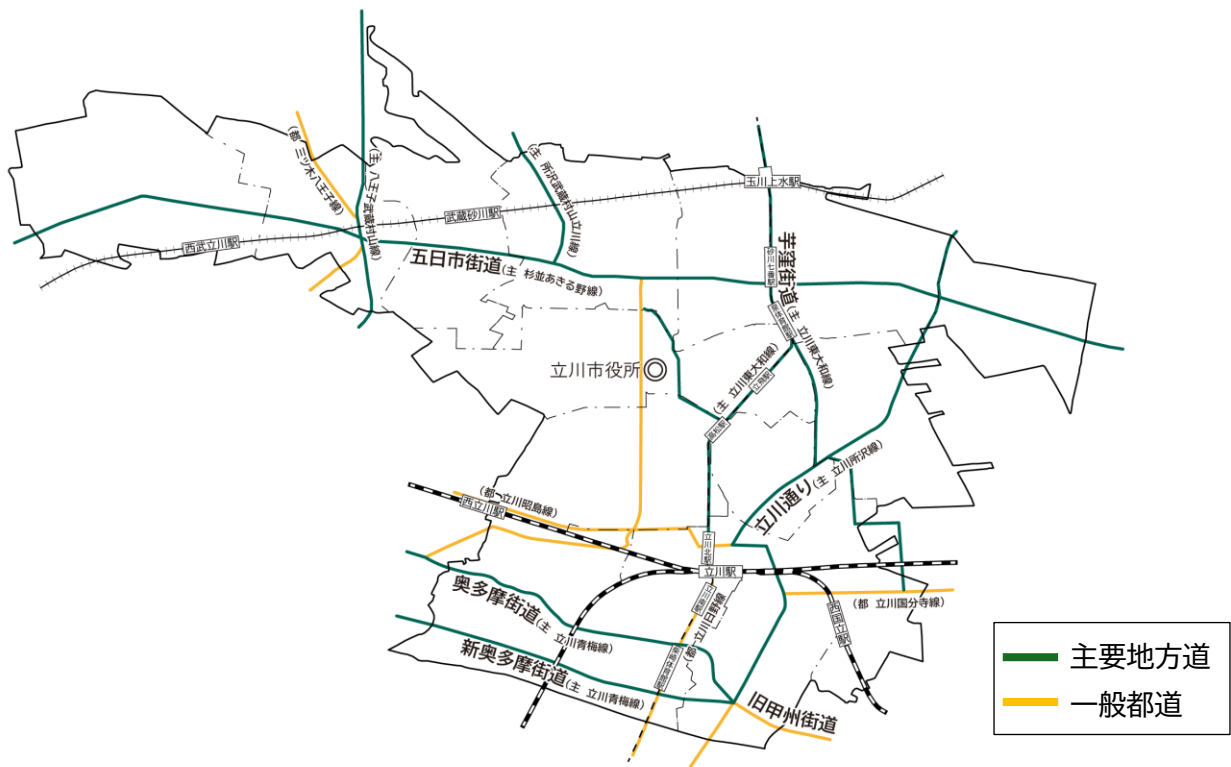
立川市の町別事故発生件数

(5) 路線別事故発生件数と割合

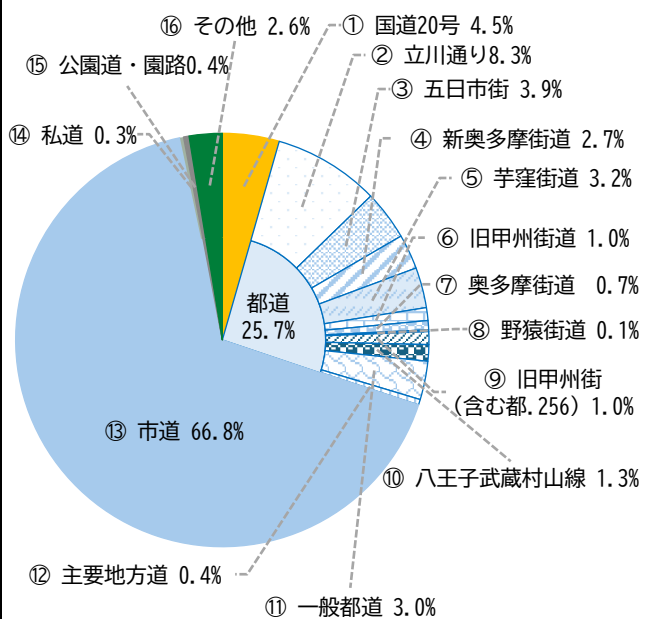
令和7年の立川警察署管内※¹における路線別事故発生件数及び割合をみると、主に幹線道路が多い都道で163件(25.7%)、生活道路が多い市道で465件(66.8%)となっています。

生活道路が多い市道で7割弱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58件(8.3%)で最も多く、次いで五日市街道が27件(3.9%)です。



番号	管理区分	路線名	発生件数(件)	割合(%)
①	国道	20号	31	4.5%
	都道		163	25.7%
②		立川通り	58	8.3%
③		五日市街道	27	3.9%
④		新奥多摩街道	19	2.7%
⑤		芋窪街道	22	3.2%
⑥		旧甲州街道	7	1.0%
⑦		奥多摩街道	5	0.7%
⑧		野猿街道	1	0.1%
⑨		旧甲州街道(含む都.256)	7	1.0%
⑩		八王子武蔵村山線	9	1.3%
⑪		一般都道	21	3.0%
⑫		主要地方道	3	0.4%
⑬	市道		465	66.8%
⑭	私道		2	0.3%
⑮	公園道・園路等の道路		3	0.4%
⑯	その他		18	2.6%
合計			696	100.0%



路線別事故発生割合(令和7年立川警察署管内)

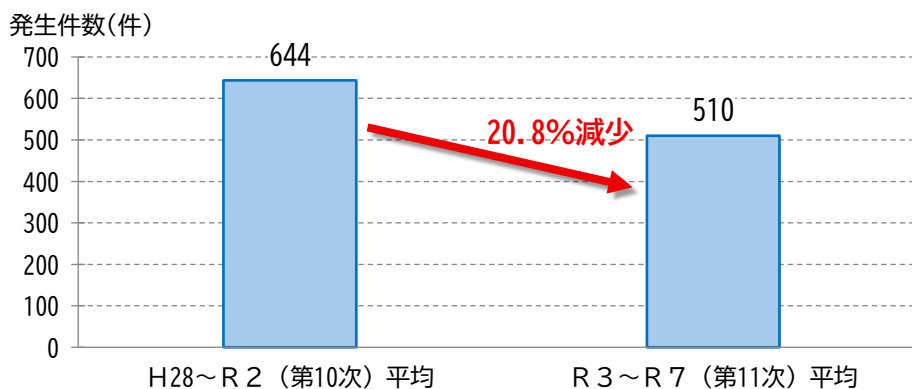
※1 立川警察署管内:立川市(上砂町6~7丁目を除く)と国立市。

第4節 交通事故発生状況の評価

(1) 交通事故の概況（5頁～7頁）

市内の交通事故発生件数は、平成27年からの10年間で約2割減少しています（5頁参照）。

また、平成28年～令和2年（第10次計画期間）と、令和3年～令和7年（第11次計画期間）の事故発生件数の5年平均を比べると、20.8%減少しました。



事故発生件数の5年平均

（5頁グラフをもとに作成）

事故類型別発生件数は、いずれの年も車両相互による事故が最も多く発生していますが、車両単独の事故の割合は平成27年と比べて2割以上増加しています（6頁参照）。

なお、令和2年から令和7年における交通事故発生件数を多摩26市で比較すると、立川市はワースト3位となっており、交通事故が多いことがわかります（7頁参照）。

市内の事故発生件数は減っているものの、多摩26市では発生件数が高い状況であること、車両単独の事故割合が増えていることから、引き続き事故発生件数を減少する取組が必要です。

(2) 事故発生状況（8頁～15頁）

市内の当事者種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、自動車が最も多く、次いで自転車が多くなっています（8頁参照）。

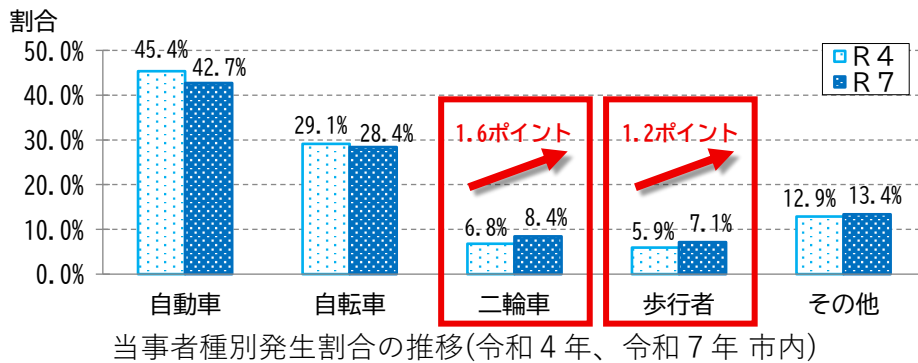
事故件数は自動車（△9.4%）と自転車（△2.2%）の事故増減率は、令和7年を新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年と比較すると減少していますが、二輪車（15.7%）と歩行者（16.4%）は増加しています。

過去5年間の累計死者数は、自動車と自転車と歩行者がそれぞれ1人ずつとなっています。

（仮）データ修正予定

当事者	事故件数（件）		増減率（%） (R7-R4)/R4	順位 (減少率が少ない順)	死者数（人） R3～R7：5年間累計	順位 (死者が多い順)
	R4	R7				
自動車	469	425	△9.4	2	1	1
自転車	276	270	△2.2	1	1	1
二輪車	70	81	15.7	-	0	-
歩行者	61	71	16.4	-	1	1
その他	133	133	0.0	-	0	-
総件数	1,009	980	△2.9		3	

また、当事者種別発生割合※¹は、令和4年に比べて二輪車で1.6ポイント、自転車では1.2ポイント増加しています（8頁参照）。



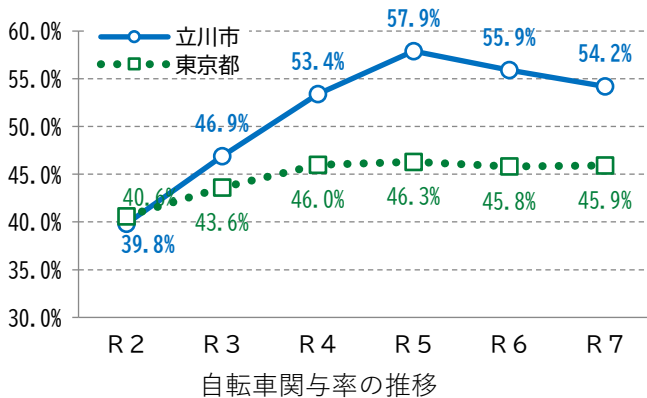
(8頁グラフをもとに作成)

状態別死傷者数は、自転車乗用中が最も多く、次いで四輪乗車中となっていますが、死者数については自転車乗用中、自動二輪・原付乗車中、歩行中がそれぞれ1人ずつとなっています。

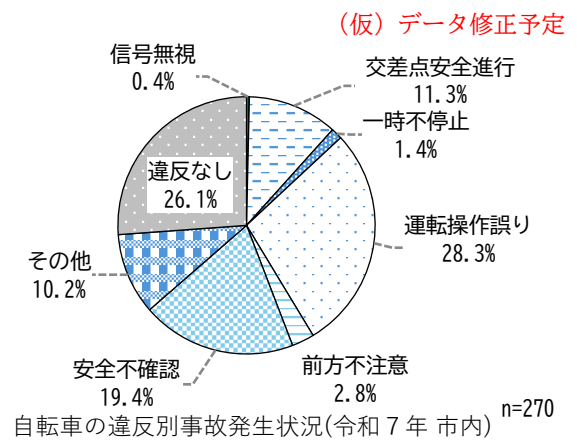
また、状態別死傷者数の割合は、令和4年と比べて四輪乗車中で5.8ポイント(32.1%→26.3%)減少していますが、自転車乗用中は0.9ポイント(46.2%→47.1%)、自動二輪・原付乗車中は2.9ポイント(10.8%→13.7%)増加しています(9頁参照)。

市内の自転車事故をみると、自転車関与率は、直近3年は東京都に比べ約10ポイント(令和7年:東京都45.9%、立川市54.2%)高くなっています(12頁参照)。

令和7年の自転車乗用中の事故では、自転車側にも過失(違反)がある場合が7割を超えています(13頁参照)。



(12頁グラフ再掲)



(仮) データ修正予定

(13頁グラフ再掲)

市内の歩行中の事故をみると、令和2年以降の交通事故死者5人のうち、歩行中は1人です。また、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)はないものの、1割程度には歩行者側にも違反があることがわかります(14頁参照)。

自転車事故の発生件数と死傷者数は令和4年と比べ減少していますが、立川市の関与率は東京都と比べ約10ポイント高く、自転車側にも何らかの過失(違反)がある場合が7割を超えています。また、令和8年4月1日から交通反則通告制度の適用が施行されることから、自転車のルール・マナーなどの周知や安全な利用の推進が必要とされます。

また、歩行者の交通事故死者が近年発生していることから、引き続き歩行者の交通安全の確保が必要とされます。

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

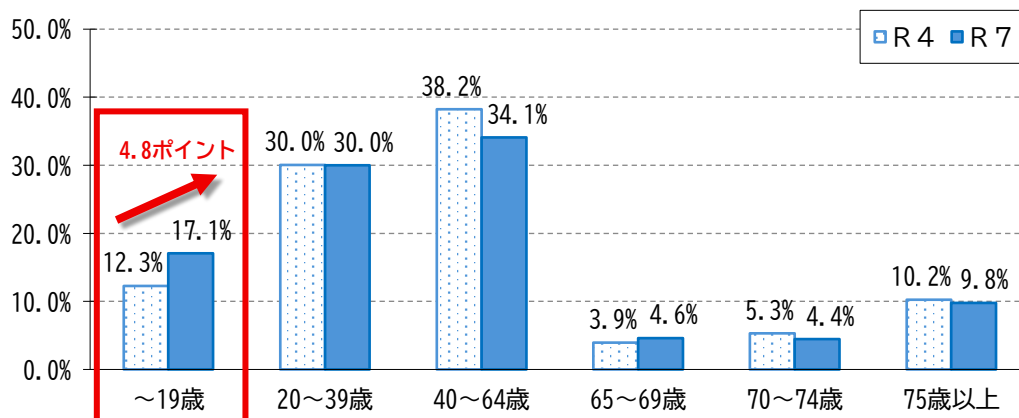
(3) 年齢層別発生状況 (16 頁～18 頁)

年齢層別発生状況を新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、社会活動が正常化する令和4年と令和7年で比較すると、19歳までの死傷者数は33.3%増加しています。

年齢ごとに人口の構成（人口に占める各年齢の割合）が異なることを考慮し、4年間の死傷者数及び死者数の平均を比較すると、1万人当たりの死傷者数（4年平均）は、20～39歳が最も多く、次いで40～64歳、19歳までとなっています。

	死傷者数 (人)		増減率(%) (R7-R4)/R4	順位 (減少率が 少ない順)	死傷者数 (人) R4～R7: 4年間の平均	人口(人) R4～R7: 4年間の平均	1万人当たり 死傷者数(人) 4年平均	順位 (死傷者数 が多い順)	死者数 (人) R3～R7: 5年間累計
	R4	R7							
75歳以上	60	55	△8.3	2	70	26,698	26.3	4	1
70～74歳	31	25	△19.4	4	29	10,899	26.1	5	0
65～69歳	23	26	13.0	-	24	9,116	26.1	5	0
40～64歳	224	192	△14.3	3	209	65,363	31.9	2	0
20～39歳	176	169	△4.0	1	173	45,184	38.2	1	2
～19歳	72	96	33.3	-	81	29,163	27.9	3	0
計	586	563	△3.9	-	585	186,422	31.4		3

また、年齢層別死傷者割合※¹は、令和4年に比べて19歳までが4.8ポイント増加しています。



年齢層別死傷者割合の推移 (令和4年、令和7年 市内)

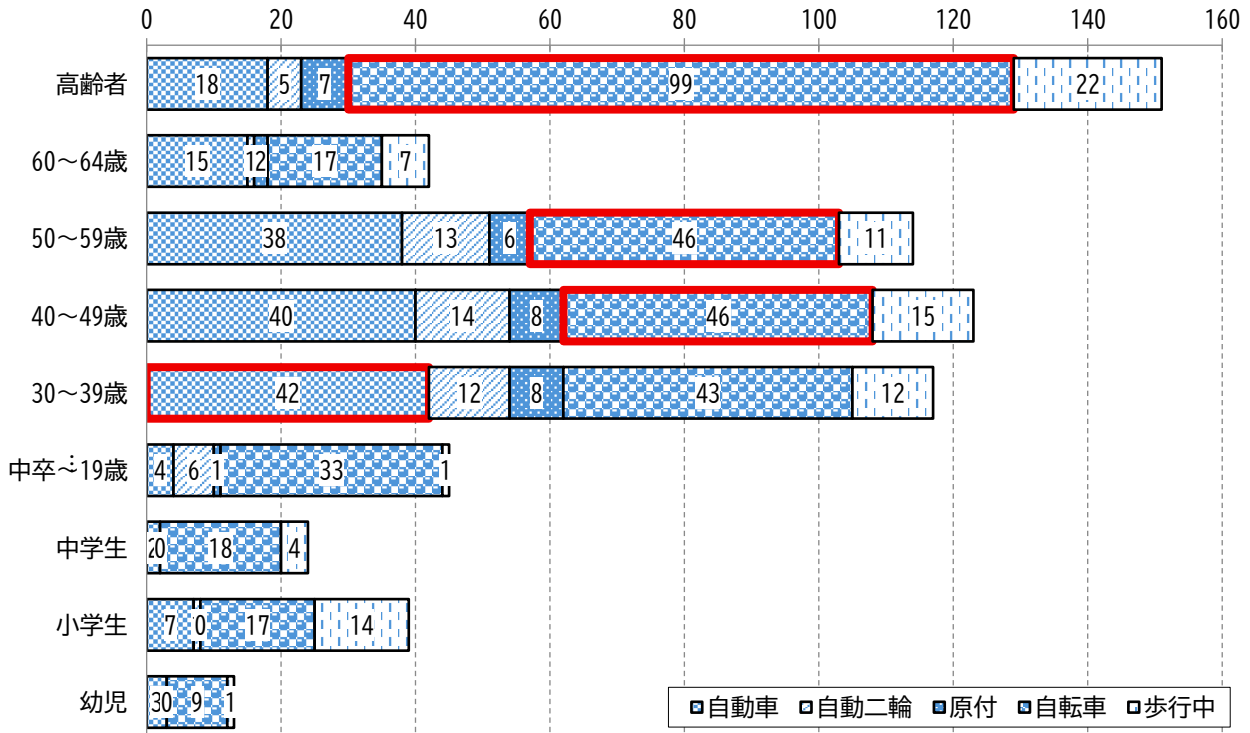
(16 頁グラフをもとに作成)

令和7年の立川市における死傷者数が最も多い年齢層は高齢者（65歳以上）で、次いで40～49歳と30～39歳となっており、令和7年の死者は0人でした。

中学生と中卒～19歳までは、自転車の事故が7割以上を占めており、高齢者（65歳以上）も6割以上を占めています（次頁参照）。

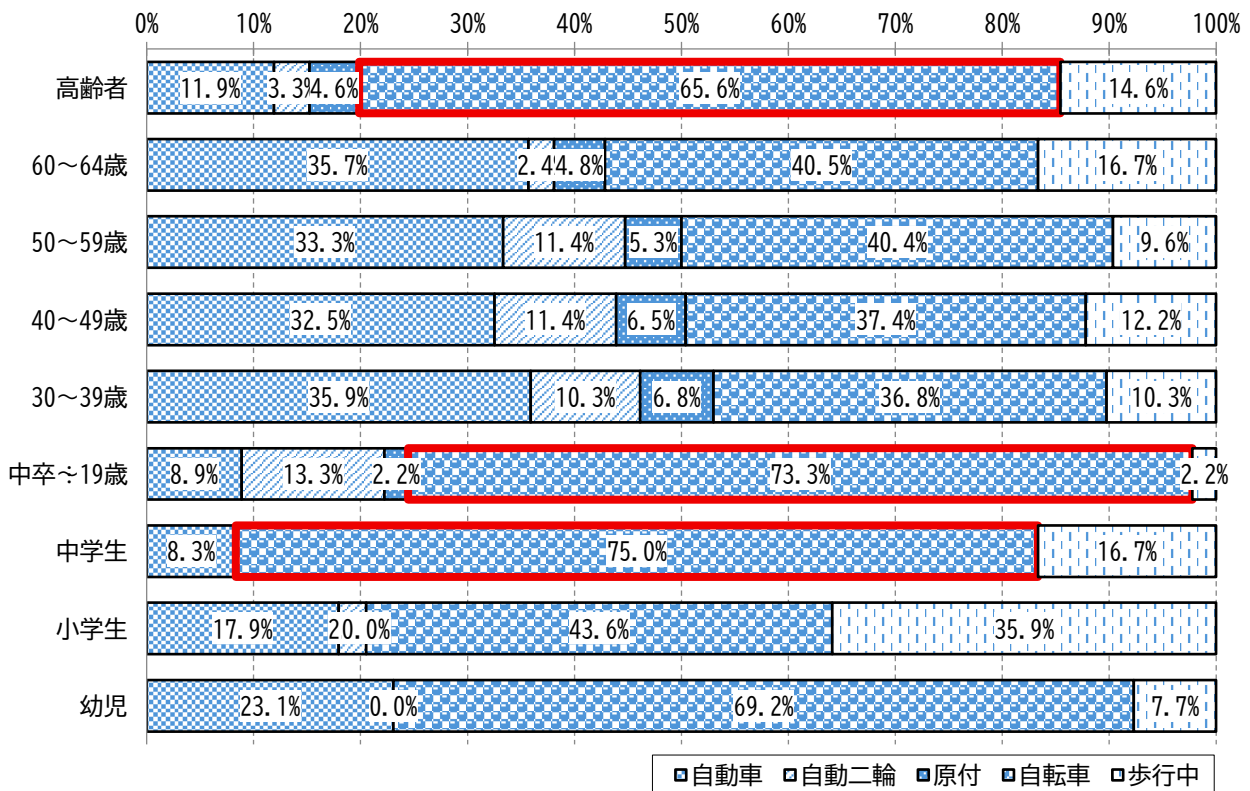
今後、市内の65歳以上の高齢者人口は増加傾向と予測されていること、また、高齢者と19歳までの自転車乗用中や歩行中の死傷者数とその割合が他の年齢層に比べて高いことから、高齢者と19歳までの交通安全の確保が必要となります。

※¹ 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。



年齢層別状態別死傷者数（令和7年）

(17頁グラフをもとに作成)



年齢層別状態別死傷者数の割合（令和7年）

(18頁グラフをもとに作成)

(4) 町別事故発生件数 (18 頁～19 頁)

令和 7 年の立川市の町別事故発生件数を平成 27 年と比較すると、上砂町、高松町で事故発生件数が多くなっていますが、多くの町は平成 27 年と同水準か減少しています。

(5) 路線別事故発生状況 (20 頁)

令和 7 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 163 件 (25.7%)、生活道路が多い市道で 465 件 (66.8%) 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。